

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
NÚCLEO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

ÉDER ROMAGNA RODRIGUES

**AS INTERAÇÕES URBANAS PELO TURISMO: UMA ANÁLISE DA
EVOLUÇÃO ESPACIAL DA REDE URBANA DO TURISMO NO LITORAL DA
BAHIA ENTRE 1970 À 2000**

São Cristóvão (SE)

2011

ÉDER ROMAGNA RODRIGUES

**AS INTERAÇÕES URBANAS PELO TURISMO: UMA ANÁLISE DA
EVOLUÇÃO ESPACIAL DA REDE URBANA DO TURISMO NO LITORAL DA
BAHIA ENTRE 1970 A 2000**

Tese apresentada ao Núcleo de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Sergipe como requisito previsto para obtenção do título de Doutorado.

Área de concentração: Organização e dinâmica dos espaços Agrário e Regional

Linha de pesquisa: Análise regional

Orientador: Prof. Dr. Sylvio Carlos Bandeira de Mello e Silva

São Cristóvão (SE)

2011

EDER ROMAGNA RODRIGUES

**AS INTERAÇÕES URBANAS PELO TURISMO: UMA ANÁLISE DA
EVOLUÇÃO ESPACIAL DA REDE URBANA DO TURISMO NO LITORAL DA
BAHIA ENTRE 1970 À 2000**

Tese de Doutorado aprovada pelo Núcleo de Pós-Graduação em Geografia-NPGEO da
Universidade Federal de Sergipe em 12 de Abril de 2013

Prof. Dr. Sylvio Carlos Bandeira de Mello e Silva
Orientador

Prof. Dr. Alexandre Magno Alves Diniz
Examinador

Profa. Dra. Silvana Sá de Carvalho
Examinadora

Profa. Dra. Vera Lúcia Alves França
Examinadora

Prof. Dean Lee Hansen
Examinador

LISTA DE FIGURAS

1- Municípios integrantes do litoral norte e sul da região metropolitana de Salvador que apresentam segundas residências – 2008.....	32
2- Núcleos integrantes da região turística Estrada Real – 2008.....	33
3- Municípios integrantes da região de desenvolvimento estratégico Chapada Diamantina -2000.....	34
4- Municípios integrantes do roteiro turístico “Estrada de ferro Curitiba-Paranaguá” -2011.....	35
5- Municípios integrantes do roteiro turístico “Caminho de Santiago de Compostella” -2011.....	36
6- Modelo de Leiper-1999.....	39
7- Corredores de viagens e de estadia – 2002.....	42
8- Modelo regional centro-periferia – 1970.....	45
9- Limiares de alcance máximo e mínimo de um bem -1998.....	62
10- Área de influência durante os fluxos de viagens-2011.....	64
11- Área de influência durante os fluxos de traslado-2011.....	65
12- Expansão espacial de forma concêntrica- 1969.....	69
13- Expansão espacial em profundidade- 1969.....	69
14- Expansão espacial linear- 1969.....	70
15- Modelo de evolução de destinações turísticas de Miossec 1976.....	72
16- Modelo de evolução dos transportes de Miossec – 1976.....	74
17- Elementos integrantes da malha viária de uma região de destino litorânea.....	76
18- Evolução da malha viária em uma região de destino litorânea.....	79
19- Modelo de evolução das redes em países subdesenvolvidos por Taafle et alli-1963.....	81
20- Modelo de evolução das redes urbanas do turismo lineares – 2011.....	89
21- Modelo de sucessão espacial – 2005.....	90
22- Modelo de sucessão espacial II – 2005.....	91
23- Modelo do cone de visitação – 1979.....	92
24- Regiões de planejamento do PRODETUR-BA-2001.....	99
25- Localização da área de estudos -2007.....	101
26- Relevo da área de estudos-2010.....	103
27- Hidrografia da área de estudos-2010	105
28- Clima da área de estudos-2010.....	107
29- Vegetação da área de estudos -2010.....	109
30- Núcleos da área de estudo-2005.....	264
31- Núcleos da região turística Baía de Todos os Santos em encarte de ampliação- 2005.....	265
32- Elementos que integram a malha viária -2002.....	117
33- Símbolos escolhidos para representar os Índices de Centralidade Turística....	140
34- Modelo de evolução das redes urbanas do turismo litorâneas- 2010.....	146
35 – Rodovias da área de estudos- 1970.....	268
36 – Rodovias da área de estudos- 1980.....	269
37 – Rodovias da área de estudos- 1990.....	270

38 – Rodovias da área de estudos- 2000.....	271
39 – Índices de Função turística da área de estudos- 1970.....	272
40 – Índices de Função turística da área de estudos- 1980.....	273
41 – Índices de Função turística da área de estudos- 1990.....	274
42– Índices de Função turística da área de estudos- 2000.....	275
43 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Básica- 1970.....	276
44 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Básica- 1980.....	277
45 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Básica- 1990.....	278
46 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Básica- 2000.....	279
47 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Turística- 1970.....	280
48 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Turística- 1980.....	281
49 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Turística- 1990.....	282
50 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Turística- 2000.....	283
51 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral- 1970.....	284
52 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral- 1980.....	285
53– Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral- 1990.....	286
54 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral- 2000.....	287
55 – Classificação dos Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral – 1970.....	288
56 – Classificação dos Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral – 1980.....	289
57 – Classificação dos Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral – 1990.....	290
58 – Classificação dos Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral – 2000.....	291

LISTA DE QUADROS

1- Tipos de redes urbanas- Quadro Síntese.....	19
2- Rede Christalleriana- Quadro Síntese.....	21
3- Centros urbanos das redes Christallerianas.....	22
4- Bens e serviços produzidos pelas localidades centrais.....	23
5- As características dos Bens e serviços	24
6- Referências bibliográficas dos inventários da oferta turística-1970-1980.....	243
7- Referências bibliográficas dos inventários da oferta turística-1990-2000.....	245
8- Núcleos urbanos do litoral da Bahia – 2005.....	266
9- Variáveis escolhidas para o estudo.....	114
10- Fontes para o mapeamento viário da área de estudos.....	115
11- Fontes dos dados populacionais para o cálculo do índice de função turística..	118
12- Variável do total de leitos de hospedagem e sua respectiva fonte.....	119
13- Sistema de variáveis empregado na elaboração do Índice de Centralidade Turística.....	121
14- Descrição das variáveis a serem utilizadas para o cálculo do Índice de Centralidade Turística.....	126

15- Variáveis e variáveis agregadas.....	130
16- Classificação das variáveis agregadas em infra-estruturas turística e infra-estruturas básicas.....	132
17- Variáveis que irão compor os grupos temáticos de análise.....	133
18- Classes e categorias correspondentes aos centros turísticos do litoral da Bahia para 1970,1980,1990 e 2000.....	139
19- Portões de entrada do litoral da Bahia.....	156
20- Classificação das fases de desenvolvimento do litoral da Bahia.....	218

LISTA DE TABELAS

1- Os dez maiores Índices de Centralidade Turística Globais-2000.....	134
2- Índices de centralidade turística -1970.....	247
3- Índices de centralidade turística -1980.....	248
4- Índices de centralidade turística -1990.....	251
5- Índices de centralidade turística -2000.....	255
6- Classes de centralidade extraídas do universo dos índices globais do litoral da Bahia.....	136

LISTA DE SIGLAS

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

DERBA - Departamento de Estradas e Rodagem do Estado da Bahia

DST - Diretoria de Serviço Turístico

BAHIATURSA - Empresa de Turismo do estado da Bahia

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICT - Índice de Centralidade turística

IFT - Índice de Função turística

PRODETUR-BA - Programa de Desenvolvimento Turístico do estado da Bahia

SDI - Supervisão de Disseminação de Informações

SEI - Superintendência de Estudos Sociais e Econômicos da Bahia

RMS - Região Metropolitana de Salvador

TGS - Teoria Geral de Sistemas

RESUMO

Dentre os movimentos espaciais contemporâneos, o turismo se distribui de maneira descontínua pelo espaço. Logo, o estudo das redes oferece ao mesmo, uma poderosa ferramenta de análise. Dentre os estudos que existem sobre redes e sistemas não é possível encontrar trabalhos que sistematizem o conceito das redes urbanas do turismo. Um exemplo de como o turismo pode formar redes urbanas é o surgimento de redes urbanas do turismo no litoral baiano. A expansão do turismo de massa no litoral baiano tem desencadeado o surgimento de redes urbanas especializadas na função turística. Essa tese propõe desvendar de que modo o advento do turismo na Bahia em 1970, contribuiu para a expansão e complexificação da rede de núcleos urbanos litorâneos que até então existia. Foi realizada obtenção de dados das infra-estruturas turísticas com os órgãos competentes, mapeamento da malha viária, desenvolvimento de equações que estabelecessem o índice de função e centralidade turísticas e o desenvolvimento e mapeamento de classes que representassem a hierarquia dos núcleos turísticos. Os resultados apontam que entre 1970 e 2000 o litoral da Bahia testemunhou o surgimento e a expansão de uma rede urbana especializada na atividade turística. Ao longo de seu processo de evolução, a rede urbana do turismo do litoral baiano foi progressivamente se expandindo e se complexificando. De uma estrutura frágil e incompleta, a rede urbana do litoral baiano foi sendo progressivamente transformada em um organismo denso e complexo.

Palavras-chave- Rede Urbana do turismo, Geografia Urbana, Turismo

SUMÁRIO

VOLUME I	3
1 INTRODUÇÃO.....	12
2 REDES URBANAS DO TURISMO: UM ENSAIO CONCEITUAL.....	17
2.1 Redes Urbanas.....	17
2.1.1 Cidades.....	17
2.1.2 Tipos de redes urbanas.....	18
2.1.3 Christaller e a Teoria dos Lugares Centrais.....	20
2.2 As redes urbanas do turismo.....	25
2.2.1 Redes urbanas ou não?.....	26
2.2.2 Papéis desempenhados pelas redes urbanas do turismo..	28
2.2.3 Redes urbanas do turismo – Breve Histórico.....	28
2.2.4 Os tipos de redes urbanas do turismo.....	30
2.2.5 As redes urbanas do turismo sob a perspectiva sistêmica.	37
2.2.6 Os objetos das redes urbanas do turismo.....	40
2.2.6.1 Centros turísticos	40
2.2.6.2 Atrativos turísticos.....	41
2.2.6.3 Os corredores de traslado e de estada.....	42
2.2.6.4 Fluxos turísticos.....	43
3 AS REDES URBANAS DO TURISMO EM UMA PERSPECTIVA REGIONAL.....	44
3.1 O papel das redes urbanas do turismo na estruturação de regiões turísticas.....	46
3.2 A função das redes urbanas do turismo.....	48
3.2.1 A especialização funcional das redes urbanas do turismo.	48
3.2.2 As redes urbanas do turismo e a sazonalidade.....	50
3.2.3 Os núcleos turísticos e suas funções.....	52
3.3 A hierarquia dos núcleos da rede urbana do turismo.....	55
3.3.1 Níveis de organização verticais e horizontais.....	56
3.3.2 Hierarquia estrutural das redes urbanas do turismo.....	57
3.4 As zonas de influência das redes urbanas do turismo.....	60
3.4.1 Limiar e alcance das zonas de influência do turismo.....	61
3.4.2 O papel de influência dos centros turísticos.....	63

3.5 A relação entre as zonas periféricas e as redes urbanas do turismo.....	66
4 A EXPANSÃO DAS REDES URBANAS DO TURISMO.....	68
4.1 Tipos de expansão espacial do turismo.....	68
4.2 Expansão espacial do Turismo: Escalas de análise.....	70
4.3 A expansão da malha viária de uma região de destino turístico litorânea.....	75
4.4. A evolução da rede urbana do turismo.....	82
4.4.1 Primeira fase: Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística.....	82
4.4.2 Segunda Fase: Hipertrofia do grande centro regional.....	83
4.4.3 Terceira fase: Interconexão regional e formação dos portões de entrada regionais.....	86
4.4.4 Quarta fase: Extensão lateral/ Desenvolvimento dos sub-eixos.....	88
4.4.5 Quinta fase: Maturidade da rede urbana do turismo/ Hierarquização.....	88
5 AS CONTEXTUALIZAÇÕES HISTÓRICA E FÍSICA DA REDE URBANA DO LITORAL BAIANO.....	94
5.1 Formação da rede colonial baiana.....	94
5.2 Complexificação da rede urbana baiana	95
5.3 Política territorial do PRODETUR-BA.....	97
5.4 Localização da área de estudos.....	100
5.5 Caracterização Física da área de estudos.....	101
5.5.1 Relevô.....	102
5.5.2 Hidrografia.....	104
5.5.3 Clima.....	106
5.5.4 Vegetação.....	108
6 METODOLOGIA	111
6.1 Os procedimentos metodológicos iniciais	111
6.1.1 Definição da escala de análise.....	111
6.1.2 Organização da base cartográfica.....	112
6.1.3 Coleta dos dados.....	113
6.1.4 Organização e tabulação dos dados da tese.....	113

6.1.5 Etapas de desenvolvimento da tese.....	114
6.2 Primeira etapa: Análise da evolução da malha viária da área de estudos.....	115
6.3 Segunda etapa: Análise das funções dos núcleos integrantes da área de estudos.....	117
6.3.1 Análise do grau de especialização funcional para o turismo dos núcleos da área de estudos.....	118
6.4 Terceira etapa: Análise da evolução da infra-estrutura dos núcleos da rede urbana do turismo.....	120
6.4.1 Elaboração, classificação e mapeamento do Índice de Centralidade Turística de Biagini.....	120
6.4.1.1 Coleta de dados.....	121
6.4.1.2 Mapeamento dos índices de centralidade estruturais do turismo.....	135
6.4.1.3 Classificação dos Índices de Centralidade Turística.....	136
6.4.1.4 Categorias de hierarquia turística.....	137
6.4.1.5 Mapeamento das categorias dos Índices de Centralidade Turística.....	140
6.4.2 Análise da rede urbana do turismo conforme o modelo de evolução das redes urbanas do turismo lineares.....	141
7. DESENVOLVIMENTO.....	147
7.1 Análise da temática: redes de transporte.....	147
7.1.1 Década de 1970.....	147
7.1.1.1 Eixos viários de desenvolvimento turístico...	148
7.1.1.2 Portões de entrada	148
7.1.2 Década de 1980.....	149
7.1.2.1 Eixos viários de desenvolvimento turístico....	149
7.1.2.2 Portões de entrada	150
7.1.3 Década de 1990.....	151
7.1.3.1 Eixos viários de desenvolvimento turístico....	152
7.1.3.2 Portões de entrada	153
7.1.4 Década de 2000.....	154
7.1.4.1 Eixos viários de desenvolvimento turístico....	155
7.1.4.2 Portões de entrada	155
7.1.5 Considerações parciais do eixo temático “redes de transporte”	156
7.2 Análise da temática: Função turística.....	157
7.2.1 Década de 1970.....	158

7.2.2 Década de 1980.....	159
7.2.3 Década de 1990.....	160
7.2.4 Década de 2000.....	165
7.2.5 Considerações parciais sobre a temática: Função turística.....	166
7.3 Análise da temática: Infra-estrutura.....	167
7.3.1 Infra-estrutura básica.....	167
7.3.1.1 Década de 1970.....	167
7.3.1.2 Década de 1980.....	168
7.3.1.3 Década de 1990.....	170
7.3.1.4 Década de 2000.....	174
7.3.2 Infra-estrutura turística.....	175
7.3.2.1 Década de 1970.....	175
7.3.2.2 Década de 1980.....	177
7.3.2.3 Década de 1990.....	179
7.3.2.4 Década de 2000.....	181
7.3.3 Infra-estrutura geral.....	184
7.3.3.1 Década de 1970.....	184
7.3.3.2 Década de 1980.....	189
7.3.3.3 Década de 1990	193
7.3.3.4 Década de 2000.....	200
7.3.4 Considerações Parciais acerca do eixo de análise: Infra- estrutura geral.....	104
7.4 Análise da temática: O modelo de evolução das redes urbanas do turismo lineares.....	206
7.4.1 Década de 1970.....	207
7.4.2 Década de 1980.....	209
7.4.3 Década de 1990.....	212
7.4.4 Década de 2000.....	213
7.5 Considerações finais.....	219
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	229
9 ANEXO 1.....	242
VOLUME II.....	263

1. INTRODUÇÃO

O processo de tecnificação do mundo ocorrido após a primeira revolução industrial mudou o modo como o homem se relaciona com o espaço. A partir da revolução, o homem passou a ocupar progressivamente o espaço com objetos técnicos.

O conjunto de possibilidades criadas pela técnica fez com que o homem difundisse suas atividades pelas mais longínquas regiões do globo. As atividades passaram a ocorrer em inúmeros pontos da superfície terrestre que não se encontram necessariamente integrados fisicamente. As atividades humanas não se manifestam pela superfície terrestre de forma homogênea e contínua. Na contemporaneidade, os movimentos espaciais se distribuem pelo espaço de maneira descontínua e fragmentada (SANTOS, 1997).

Dentre os movimentos espaciais contemporâneos, o turismo figura como um agente que atua em espaços fragmentados e irregularmente distribuídos pela superfície terrestre. As práticas do turismo, longe de atuarem sobre a superfície terrestre de maneira generalizada, se concentram em alguns pontos estratégicos (ABLAS, 2003). Para Boullón (2002), o espaço turístico é descontínuo e seus centros se difundem pelo espaço de maneira discrepante, à semelhança dos poços de petróleo.

Uma vez que o fenômeno turístico se distribui de maneira descontínua pelo espaço, o estudo das redes oferece, ao mesmo, uma poderosa ferramenta de análise. As redes abrangem o espaço de forma descontínua, à semelhança do modo como o fenômeno turístico se distribui pela superfície terrestre. Essa característica das redes torna as mesmas uma valiosa ferramenta de análise do turismo.

O fenômeno turístico tem sido exaustivamente estudado através das perspectivas das redes e dos sistemas. Essas perspectivas têm possibilitado que os pesquisadores compreendam o funcionamento dos diferentes setores que compõem a atividade turística. Modelos como os de Krippendorf (SCHULTER & WINTER, 1988) Westlake (OMT, 1995), Murphy (1985) e Jafar Jafari (JAFARI, 1990) contemplam respectivamente os ambientes, os recursos naturais e sociais do turismo, o transporte, os fatores de oferta e demanda, além dos campos do conhecimento diretamente associados à atividade.

Os estudos do turismo sob a perspectiva das redes e dos sistemas abriram enormes perspectivas para a compreensão de muitos setores da atividade turística. Os

estudos sobre redes e sistemas só não exploraram, até então, as bases territoriais do turismo.

Dentre os estudos que existem sobre redes e sistemas não é possível encontrar nos mesmos trabalhos que sistematizem o conceito das redes urbanas do turismo. Os núcleos urbanos que sediam atividades do turismo não são reconhecidos no universo acadêmico como redes urbanas. Para alguns estudiosos das questões regionais, o turismo é incapaz de desencadear movimentações econômicas em intensidade e volume suficiente para articular redes urbanas. Esse raciocínio não procede, pois a concepção de rede urbana está mais relacionada à existência de interações entre os núcleos urbanos, do que propriamente o volume ou a densidade dessas interações (CORRÊA, 2005).

Um exemplo de como o turismo pode formar redes urbanas é o surgimento recente de redes urbanas do turismo no litoral baiano. A expansão do turismo de massa no litoral baiano tem desencadeado o surgimento de redes urbanas especializadas na função turística.

O processo histórico de desenvolvimento das redes urbanas do turismo no litoral do estado da Bahia teve início a partir de sua capital, Salvador e em parte de sua zona de influência metropolitana no período posterior à II guerra (MELLO E SILVA & SILVA, 2008).

A partir da década de 70, o turismo passou a se desenvolver em periferias turísticas ou áreas afastadas de Salvador que reuníssem paisagens e lugares pouco modificados pela ação humana. A partir desse momento, o litoral baiano que contava com atributos paisagísticos praticamente intocados passou a ser ocupado pelo turismo (CHRISTALLER, 1963; MELLO E SILVA, 1997; MACEDO 2002; MELLO E SILVA 2006).

A expansão do fenômeno turístico nas áreas de periferias do estado da Bahia está associado ao surgimento e desenvolvimento de redes urbanas especializadas na função turística.

Existe um processo de transformação territorial em vigência no litoral da Bahia, onde o fenômeno turístico tem provocado mudanças na estrutura urbana da rede de cidades. O turismo tem contribuído para a gênese de grandes centros prestadores de serviços turísticos em áreas periféricas e, até então, pouco povoadas. O turismo, enquanto mecanismo econômico de alcance espacial (CORREA, 2001) tem estabelecido padrões de circulação, de fluxos e concentração de bens, serviços e riquezas,

contribuindo progressivamente para a formação de uma estrutura urbana específica no litoral baiano.

O processo de expansão da rede de núcleos urbanos do turismo no litoral da Bahia iniciou-se em áreas pouco antropizadas. Grandes e pequenos centros turísticos passaram a ser edificadas a partir de aldeias de pescadores ou pequenos centros portuários.

As localidades que passaram a ser descobertas pelo turismo apresentavam grande deficiência de estruturas urbanas. A débil urbanização geral e o escasso nível de atividade econômica fizeram das aldeias um conjunto de núcleos pouco diferenciados estruturalmente (SANTOS,1973; GIOTART,1990).

O advento do turismo fez com que empreendedores iniciassem um processo de estruturação dos núcleos urbanos litorâneos. Com a estruturação de algumas aldeias, novas centralidades passaram a surgir nessa rede de núcleos. Assim que os centros turísticos passaram a se destacar entre as pequenas aldeias, houve o embrião de um sistema urbano entre núcleos que até então não possuíam diferenciação estrutural.

Durante o processo de difusão da atividade turística pelo litoral, os núcleos urbanos passaram a se organizar em hierarquias. A hierarquia passou a compreender centros melhor servidos de equipamentos turísticos, e centros menos equipados para a atividade turística (DOLLFUS,1982).

A hierarquização vivenciada pelos núcleos litorâneos é uma das transformações espaciais desencadeadas pelo advento do fenômeno turístico. A dinâmica econômica do turismo reestruturou as bases da rede urbana litorânea tradicional, transformando-a em um organismo espacial mais extenso e complexo.

Essa tese propõe investigar a transformação da rede urbana do litoral da Bahia, ocorrida após o advento do turismo de massa, na década de 1970. O próximo item irá elencar os objetivos da tese detalhadamente.

Este estudo tem como primeiro objetivo desvendar de que modo o advento do turismo no litoral da Bahia, após 1970, e suas transformações econômicas e sociais contribuíram para a expansão e complexificação da rede de núcleos urbanos que até então existia e, historicamente, esteve associada às atividades econômicas agrário-exportadoras.

O segundo objetivo é identificar quais são as características específicas da rede urbana do turismo na Bahia e, em que medida essas características se diferenciam das redes urbanas tradicionais. Uma das características a serem identificadas no estudo é o

modo como os núcleos urbanos se estruturam e se especializam para desempenharem funções turísticas.

O terceiro objetivo deste trabalho é desvendar de que forma a rede de 243 núcleos do litoral baiano, pertencentes a 43 municípios litorâneos do estado da Bahia encontra-se estruturada e especializada para desempenhar funções de prestação de serviços turísticos com base em informações referentes aos anos de 1970, 1980, 1990 e 2000. Não foi possível investigar o ano de 2010, pois os órgãos oficiais não dispunham de informações suficientes para este período.

O intuito do trabalho é caracterizar os padrões de distribuição espacial da rede de núcleos que compõem a rede urbana do litoral baiano, tendo por base as estruturas urbanas específicas que participam da cadeia de relações do turismo.

Como forma de complementação aos objetivos principais, os objetivos secundários resumem-se à construção de um ensaio conceitual acerca do termo “Redes urbanas do turismo”, ao ranqueamento dos setores censitários participantes da rede de municípios litorâneos do estado da Bahia conforme o poder de suas infra-estruturas, ao mapeamento das informações da hierarquia geradas pelo estudo em figuras geométricas proporcionais e a classificação dos núcleos urbanos conforme suas especializações funcionais na prestação de serviços turísticos.

A análise do processo evolutivo do sistema urbano prestador de serviços turísticos na região litorânea da Bahia constituirá um importante referencial de informações, podendo subsidiar políticas regionais de turismo.

A delimitação mais precisa e criteriosa de regiões para os fins de desenvolvimento do turismo tende a prover os órgãos públicos de planejamento de instrumentos e referenciais para realizarem suas tomadas de decisões.

O levantamento de informações que possam subsidiar a regionalização do turismo tende a tornar a divisão oficial das regiões turísticas da Bahia mais consistente e mais coerente com as realidades vivenciadas nesses contextos territoriais.

Muitos dos núcleos urbanos situados nos contextos regionais supracitados estão vivenciando uma expansão econômica em decorrência do advento do turismo. A recente dinamização econômica das regiões turísticas é um fator que justifica as necessidades de estudos que detalhem melhor essas dinâmicas e suas repercussões para os organismos regionais.

O surgimento de parcerias entre os setores público e privado têm possibilitado a implementação de políticas de estruturação viária, visando integrar os principais núcleos

urbanos das regiões turísticas às suas respectivas áreas de influência e, também, à Salvador (A TARDE, 2009).

A iminente integração das regiões turísticas do litoral da Bahia com a capital está por desvelar uma série de transformações na organização espacial desta área, como a formação de uma extensa rede linear de núcleos urbanos. Estas mudanças que estão por advir demandam estudos regionais que versem sobre como se configurará o sistema urbano litorâneo da Bahia.

A análise do sistema urbano possibilitará a identificação de padrões e tendências de evolução da rede hierárquica de núcleos turísticos do litoral da Bahia. Essas análises também serão válidas como subsídios aos órgãos e instituições interessados em pensarem estrategicamente o planejamento territorial do litoral da Bahia.

Existe uma demanda por parte das instituições públicas por estudos sistemáticos acerca da evolução do fenômeno turístico no Brasil. Na maioria dos casos, os discursos dessas políticas carecem de estudos cientificistas, além de supervalorizarem as perspectivas de ganhos econômicos com o turismo (CRUZ, 1996). No entanto, a intenção desta proposta é de tentar aprofundar o conhecimento até então existente dos efeitos que o turismo provoca sobre a organização dos territórios.

2 REDES URBANAS DO TURISMO: UM ENSAIO CONCEITUAL

2.1 Redes Urbanas

As redes urbanas são organismos espaciais capazes de integrarem núcleos urbanos. Elas são os meios que redistribuem os impulsos do desenvolvimento econômico por todo o espaço. Os sistemas urbanos têm a propriedade de redistribuírem a dinâmica econômica ao transferirem o desenvolvimento econômico emanado dos principais centros para os setores periféricos das redes urbanas.

As redes urbanas são formas espaciais concretas que resultam do processo de urbanização de vastas extensões territoriais. As redes urbanas projetam materialmente o modo com que o espaço se organiza para conseguir efetivar os processos de produção econômicos. Ao se desenvolverem, as redes materializam no espaço as forças que se concentram ou se dispersam pelo território. As redes urbanas buscam materializar no espaço as forças que se concentram no território através da formação de aglomerações urbanas. Entre as formas mais comuns de aglomerações urbanas figuram as cidades. (CORREA, 2001) (CORREA, 2001a).

2.1.1 Cidades

Dentre todos os elementos que participam do conjunto de relações existentes no urbano, a cidade destaca-se por exercer funções de liderança entre os elementos espaciais do urbano (SANTOS, 1989).

Grande parte da posição de destaque alcançada pelas cidades se deve ao seu papel ímpar de atrair e concentrar fluxos de pessoas, matéria e riquezas (GARNIER, 1997). Ao sediarem os poderes econômicos, políticos e administrativos, as cidades exercem funções diretivas sobre as atividades produtivas, fazendo com que os movimentos que se processam no espaço tendam de maneira natural a se concentrar em seus domínios (SANTOS, 1989; GARNIER, 1997).

Quando as instituições econômicas, financeiras, políticas e sociais instalam em um ou poucos centros, a concentração de funções faz com que estes poucos aglomerados reúnam um poder diferenciado em relação aos contextos regionais em que estiverem inseridos.

Ao implementarem as atividades geográficas de forma concentrada em seus limitados territórios, as cidades acionam o potencial das atividades regionais e, ao mesmo tempo, encarna todos os potenciais mantidos pelas regiões que a circundam. É a partir das relações que se estabelecem entre as cidades em que ocorre a formação das regiões urbanas. A reflexão entre as cidades e as regiões é interconexa, pois o sistema de cidades é intrinsecamente associado aos sistemas urbano-regionais. A malha de pontos que compõe os sistemas de cidades, as estradas e demais comunicações instaura a solidariedade unificadora das regiões urbanas. (GEORGE, 1983; COUTINHO, 2003; DOLLFUS, 1982)

As cidades contêm propriedades que as permitem organizar suas regiões que mais ou menos dominam e também, de transmitirem relações comerciais com outras cidades externas aos seus domínios regionais. As cidades favorecem os intercâmbios de todas as naturezas. Essa capacidade intrínseca das cidades faz das mesmas o pivô das relações dos sistemas urbanos (CHRISTALLER, 1966; GARNIER, 1997).

As cidades exercem um papel fundamental na estruturação das redes urbanas. O modo como as cidades se relacionam determina em grande parte o formato da rede urbana. É a partir das cidades e de suas inter-relações em que é possível definir os tipos de redes urbanas (GARNIER, 1997).

Em meio à importância em que as cidades possuem para a estruturação dos diversos tipos de redes urbanas, é que este trabalho propõe caracterizar quais são os tipos de redes urbanas e quais são seus elementos estruturadores.

2.1.2 Os tipos de redes urbanas

O processo de formação estrutural das redes se dá por diferentes combinações de fatores ao longo da sua história. Os complexos processos que dão origem às redes formam estruturas variadas de acordo com as funções econômicas que desempenham, e a intensidade das interações realizadas pelas mesmas (CORREA, 2001).

Os diversos tipos de redes urbanas podem ser classificados em dentríticas e complexas. Os diferentes tipos de redes urbanas foram organizados no quadro a seguir (QUADRO 1):

QUADRO 1
Tipos de redes urbanas- Quadro Síntese

Nome	Origem	Características e fontes	Estrutura espacial
Dentrítica	- Processos de colonização europeus e implementação de políticas coloniais	- Forma espacial mais simples de rede urbana - Concentração desproporcional de pessoas, riquezas e poder nas cidades primazes	- Vários eixos que emanam de um ponto excêntrico e isolado (CORREA, 2001). - Tem formato de um V
	- Início a partir da edificação de uma cidade de valor estratégico nas costas litorâneas em uma posição que facilitaria os processos de entrada e conquista territoriais (CORREA, 2001).	- Multiplicação de pequenos centros isolados com pequena população e pequenos poderes políticos e econômicos	
Complexa	- Desenvolvimento das redes dentríticas	- Seus centros se articulam nas confluências de rios, na interligação entre regiões econômicas distintas, e em sítios urbanos diferenciados (CORREA, 2001).	- Linhas e pontos que se sobrepõem sem um formato definido
	- Incorporação às redes dentríticas de outros arranjos estruturais urbanos, com outros padrões de distribuição espaciais.	- Possuem diversificadas atividades econômicas e ligações interurbanas desenvolvidas e consistentes (SANTOS,	

Fonte: (CORREA, 2001); (SANTOS, 1989)

O interior de todos os tipos de redes urbanas é formado por núcleos. Nessas redes, os núcleos relacionam-se para realizarem funções em conjunto de muitas maneiras. Para cada uma das formas em que as redes se relacionam, os núcleos urbanos se distribuem pelo espaço em modos específicos. Existe uma relação direta entre as funções desempenhadas pelas redes urbanas e suas estruturas pois, à medida em que os processos espaciais se desenrolam no interior das redes, elas se organizam em arranjos espaciais específicos para viabilizarem suas atividades (CORREA, 1994).

O estudioso alemão Walter Christaller foi o pioneiro na tentativa de identificar quais princípios poderiam reger a localização e a distribuição dos núcleos centrais pelo espaço. O próximo item irá caracterizar as principais idéias desenvolvidas por este autor.

2.1.3 Christaller e a Teoria dos Lugares Centrais

Entre os estudos de análise regional que contribuíram ao entendimento da organização espacial das redes urbanas se destaca a pesquisa desenvolvida pelo alemão Walter Christaller, na segunda metade do século XX. Este autor partiu de uma série de questionamentos acerca do porquê os centros urbanos possuem dimensões variadas e se distribuem de maneira irregular pelo espaço (CHRISTALLER, 1966).

Christaller descobriu, após uma série de estudos, que existem princípios que regulam o modo como os espaços se organizam e que são responsáveis, portanto, por ordenarem a distribuição espacial das cidades (CHRISTALLER, 1966). Os elementos dessa teoria foram organizados em um quadro-síntese (QUADRO 2).

QUADRO 2
Rede Christalleriana- Quadro Síntese

Origem	Características	Estrutura espacial
- Variações espaciais na distribuição da produção econômica (bens e serviços)	- Os núcleos organizam-se em hierarquias, de acordo com seus poderes econômicos	- Hexagonal

Fonte: Christaller (1966)

Na concepção de Christaller, as redes hexagonais são ocupadas por núcleos urbanos que se distribuem pelo espaço de forma regular. Os núcleos que integram as redes hexagonais podem ser caracterizados da seguinte forma (QUADRO 3):

QUADRO 3

Centros urbanos das redes Christallerianas

Denominação	Localização	Características
Localidades Centrais de Ordem Superior	O centro das redes hexagonais	<ul style="list-style-type: none"> - Pouco numerosas - Vasta e diversificada economia produtiva, capaz de produzir bens e serviços de elevada importância - Apresenta poder econômico de dominação sobre outros núcleos situados em seu envoltório
Localidades Centrais de Ordem Inferior.	-Posição periférica em relação às Localidades Centrais de ordem superior	<ul style="list-style-type: none"> - Mais numerosas - Pouco domínio sobre as redes hexagonais - Produzem um leque de bens e serviços pouco importante com um baixo valor agregado - Para que suas populações possam ter acesso aos bens e serviços que não são produzidos em suas cidades, elas recorrem às Localidades de Ordem Superior
Localidades Complementares	-Posição periférica em relação às Localidades Centrais de ordem superior - Distribuem-se, geralmente, de maneira dispersa pelo território	<ul style="list-style-type: none"> - Núcleos incapazes de produzirem e comercializarem quaisquer gêneros para além dos que são elementares e de consumo diário - Participam do sistema econômico das redes de maneira precária ao oferecerem insumos básicos agrícolas ou produtos de atividades extrativistas

Fonte: Christaller (1966)

Organização: Éder Romagna Rodrigues

As localidades Centrais se diferem entre si por produzirem diferentes tipos de bens e serviços. Os bens e serviços que as mesmas produzem são classificados em

ordem superior e ordem inferior. Essa classificação será detalhada a seguir (QUADRO 4):

QUADRO 4

Bens e serviços produzidos pelas localidades centrais

Denominação			Tipos de bens e serviços prestados
Localidades Centrais de			- Bens e serviços de ordem superior
Ordem Superior			-Bens e serviços de ordem inferior
Localidades Centrais de			- Bens e serviços de ordem inferior
Ordem Inferior.			
Localidades			- Pequeno número de bens ou
Complementares			serviços

Fonte: Christaller (1966)

As Localidades de Ordem Inferior e Complementares não apresentam condições de manterem todos os bens e serviços existentes nas Localidades de Ordem Superior. O que impede as “Localidades de Ordem Inferior” e as “Localidades Complementares” de produzirem e distribuírem bens e serviços que são somente disponibilizados pelas “Localidades de Ordem Superior” são as limitações de mercado que estas dispõem.

Os bens e serviços apresentam diferentes características que tangem ao seu preço com dependência ao nível de tecnologia empregada em seu processo de produção, entre outros elementos que serão caracterizados a seguir (QUADRO 5).

QUADRO 5

As características dos Bens e serviços

Tipos de bens e serviços	Valor agregado à produção	Nível de desenvolvimento tecnológico	Mercados de venda
Bens e serviços de ordem superior	Elevado	Elevado	Grandes aglomerados urbanos, detentores de enormes contingentes populacionais e riquezas
Bens e serviços de ordem inferior	Baixo	Baixo	Pequenos centros urbanos

Fonte: Christaller (1966) Organização: Éder Romagna Rodrigues

As premissas básicas da Teoria das Localidades Centrais de Christaller foram reinterpretadas por diversos autores. Esses pesquisadores adaptaram os princípios da teoria christalleriana às diferentes atividades econômicas, sejam elas agrícolas (HADDAD, 1989) ou direcionadas ao lazer e, em especial, ao turismo (CHRISTALLER, 1963; BOULLÓN, 2002). A rede urbana christalleriana que historicamente esteve associada à produção industrial sofreu transformações e passou a compreender outras atividades econômicas.

O conceito de rede urbana tem sofrido mudanças em suas concepções ao longo da história. Os primeiros estudos sobre redes urbanas associavam a origem desses sistemas de cidades ao processo de industrialização (CORREA, 2001).

Para os estudiosos, o fator que levou a formação dos sistemas de cidades foi a concentração econômica promovida pela revolução industrial. Por esse motivo, os primeiros estudos sobre redes urbanas estiveram relacionados aos princípios da modernidade típicos da sociedade industrial. Segundo esses princípios, as redes urbanas só se desenvolveriam entre grandes cidades especializadas na produção industrial. As redes urbanas estariam associadas aos contextos de grande produção econômica.

Os eventos que caracterizaram a história recente como as crises de produtividade da indústria, nos anos 70, colocaram em xeque os princípios da modernidade como soluções para os problemas do globo.

A partir do advento da pós-modernidade, o conceito de rede urbana sofreu transformações significativas. A noção de rede urbana deixou de estar estritamente vinculada aos tempos e espaços rígidos da produção industrial, para sediar em seus domínios formas mais flexíveis de organização econômica e social.

As redes urbanas pensadas no contexto da pós-modernidade podem contemplar atividades econômicas de diversas naturezas que não apenas relacionadas à indústria. Entre as atividades econômicas que possuem pouca relação com a indústria, figura o turismo. O próximo item irá realizar um ensaio conceitual acerca do termo “rede urbana do turismo”.

2.2 As redes urbanas do turismo

As redes urbanas do turismo compreendem o conjunto de relações que as cidades e os atrativos turísticos estabelecem entre si para desempenharem funções turísticas. Essas redes são formadas pelas interações que ocorrem durante as práticas do turismo.

As interações das redes urbanas do turismo se distinguem das interações que caracterizam as demais redes urbanas especializadas na produção industrial, na produção agrícola, e demais redes urbanas. As redes urbanas do turismo se diferem das demais redes, pois elas envolvem a participação de atrativos turísticos em suas cadeias de relações produtivas.

Os atrativos turísticos podem ser considerados como elementos integrantes da rede urbana do turismo, uma vez que eles possuem características do universo urbano. Os atrativos turísticos são em geral elementos naturais com grande potencial cênico e paisagístico que são submetidos a um processo de estruturação urbana para que se tornem aptos a receberem turistas. Logo, os atrativos turísticos se encontram suficientemente estruturados por equipamentos e facilidades para desempenharem funções turísticas.

Outro fator que caracteriza os atrativos turísticos como elementos das redes urbanas é que os mesmos participam efetivamente das relações urbanas. Os atrativos

turísticos são veiculados na mídia para serem vendidos a públicos que em sua maioria residem em ambiente urbano.

Os atrativos turísticos participam das redes urbanas do turismo, ainda que não sejam núcleos urbanos habitados por populações permanentes. Embora não sejam tipificados como núcleos urbanos, os atrativos turísticos dependem das infra-estruturas existentes nos núcleos urbanos para conseguirem motivar pessoas a se deslocarem em seus domínios. Os equipamentos presentes nessas aglomerações facultam aos turistas se deslocarem, se alojarem e realizarem diversas atividades durante o período de estada.

As redes urbanas do turismo apresentam características que as diferem em relação às redes urbanas tradicionais, no que tange ao seu formato, às suas estruturas, e às dinâmicas que se processam em seu interior.

As redes urbanas do turismo não são capazes de gerar fluxos de pessoas, riquezas e mercadorias com a mesma intensidade que as redes que participam das atividades relacionadas à indústria. Logo, as redes urbanas do turismo não compartilham da mesma estruturação e das mesmas dimensões oferecidas pelas redes urbanas que existem nas regiões industriais. As redes urbanas do turismo formam, muitas vezes, sistemas urbanos pouco integrados e com baixo nível de atividade econômica em virtude de suas características de produção econômica.

Existem estudiosos que questionam se os sistemas urbanos compostos por pequenos núcleos que se interagem fracamente como é o caso dos núcleos urbanos do turismo são realmente capazes de formar redes urbanas.

2.2.1 Redes urbanas ou não?

Os conjuntos de núcleos turísticos não dispõem dos mesmos equipamentos e estruturas encontrados nas redes urbanas especializadas na produção industrial. Essa defasagem torna as redes urbanas do turismo um caso a parte a ser estudado no contexto da formação das redes urbanas.

Em geral, as redes urbanas do turismo não se formam nas zonas melhor servidas de equipamentos e estruturas urbanas. O turismo apresenta a propensão de se expandir para as zonas periféricas onde existem poucas vias de comunicação e déficits de estruturas urbanas (CHRISTALLER, 1963).

Como resultado desse processo, muitas das redes urbanas do turismo apresentam traçados simples, núcleos subpovoados e uma débil densidade. Por reunir essas

características, a rede urbana do turismo não se enquadra conforme a concepção clássica de rede urbana, uma vez que esta sempre esteve associada aos grandes centros industriais e às volumosas interações entre os mesmos.

Os estudiosos das questões urbanas definem como rede urbana apenas as cidades integradas por fluxos permanentes que são típicos das regiões industriais. As redes urbanas do turismo não existiriam na concepção desses estudiosos, pois elas envolvem fluxos de pequena intensidade.

Vários estudiosos contestam a atitude de pesquisadores que negligenciam a existência de redes urbanas em contextos de baixa atividade econômica como é o caso das redes de cidades turísticas. Para eles, a concepção de rede urbana está mais relacionada à existência de interações entre os núcleos urbanos, do que propriamente o volume ou a densidade dessas interações (CORRÊA, 2005).

As redes urbanas do turismo não apresentam as mesmas dimensões das redes dos países industrializados. Elas são embrionárias, mas, apresentam uma grande relevância para o contexto em que se encontram inseridas. Apesar das suas limitações, as redes urbanas do turismo desempenham um importante papel para a organização espacial e a estruturação urbana dos locais onde estão inseridas.

As redes urbanas do turismo podem ocorrer em núcleos urbanos localizados em diferentes porções do planeta. As redes urbanas do turismo estão presentes desde as escalas locais onde os fluxos turísticos são pouco numerosos e até em cadeias internacionais nas quais milhares de passageiros participam diariamente.

A primeira condição necessária para que exista uma rede urbana do turismo é que exista um mínimo de articulação entre os núcleos urbanos. A articulação das redes urbanas do turismo existe para que os turistas possam ter acesso aos bens e serviços oferecidos pela atividade.

A trama de núcleos urbanos é a segunda condição necessária para que exista uma rede urbana. Para que exista uma rede urbana é necessário que vários pontos fixos no território promovam atividades econômicas de forma articulada (CORREA, 2001). O turismo envolve a participação de vários núcleos urbanos em suas atividades pois, sem esse conjunto de núcleos articulados, o turismo não se desenvolveria.

O turismo demanda que uma rede de núcleos urbanos se relacione para que suas atividades possam ocorrer. Isso ocorre em diversos contextos espaciais no mundo. Portanto, o pensamento que os núcleos urbanos do turismo formam uma rede urbana é legítimo.

As redes urbanas do turismo desempenham inúmeros papéis para a organização econômica da humanidade, para o atendimento das necessidades humanas, entre outros propósitos.

2.2.2 Os papéis desempenhados pelas redes urbanas do turismo

As redes urbanas do turismo assim como quaisquer outras redes urbanas são construções sociais, cujo papel é articular toda a sociedade, de modo a garantir condições para que a humanidade satisfaça suas necessidades e consiga subsistir (CORREA, 2005).

As redes urbanas especializadas em atividades econômicas que não são ligadas ao turismo funcionam como uma estrutura capaz de dar suporte à produção econômica, enquanto as redes urbanas do turismo não apenas cumprem um papel de produção econômica, mas também garantem as condições para que o homem consiga se deslocar, realizar experiências turísticas e, com isso, consiga se recompor de sua vida cotidiana.

As redes urbanas do turismo são formadas pelos núcleos urbanos e atrativos que se interagem para satisfazerem as necessidades humanas por tempo livre. Elas reúnem as condições necessárias para que as pessoas possam realizar viagens e, com isso, usufruam do tempo livre que dispõem. Elas oferecem opções para que as pessoas possam usufruir do tempo do ócio: o tempo que não é compreendido pelas atividades de trabalho (SONEIRO, 1991).

Oficialmente ainda não existem estudos que identifiquem o conceito de redes urbanas do turismo e quais seriam os papéis desempenhados por esses tipos específicos de redes urbanas na economia e na sociedade. No entanto, inúmeros aspectos das redes urbanas do turismo já foram estudados ao longo da história da Geografia, embora com outras denominações.

2.2.3 Redes urbanas do turismo – Breve histórico

Desde que os estudos de Geografia urbana se iniciaram, no período posterior à II guerra até a contemporaneidade, os pesquisadores desse campo não estabeleceram um conceito específico para definir a rede urbana que participa das atividades produtivas do turismo.

Os primeiros estudos a realizarem menções sobre as destinações turísticas foram empreendidos por E.W Gilbert na primeira metade do século XX (1939; 1949; 1954 apud PAGE & HALL, 1999). Este autor realizou levantamentos sobre os processos de desenvolvimento dos resorts da Grã Bretanha. Esses estudos visavam subsidiar políticas governamentais de desenvolvimento turístico para férias (OBSERVER, 1944 apud PAGE & HALL, 1999). Em 1955, Christaller aplicou os enfoques locacionais para analisar a distribuição dos assentamentos turísticos (CHRISTALLER, 1955).

Durante a década de 1960, os trabalhos realizados por geógrafos pertencentes às ciências regionais forneceram grande contribuição à compreensão do modo como as destinações turísticas se organizam. Esses foram os casos dos estudos empreendidos por Guthrie (1961), Christaller (1963).

Os trabalhos de Geografia Urbana como o de Beaujeu Garnier (1997) contemplam o estudo dos assentamentos urbanos do turismo em capítulos específicos. Os termos utilizados para se referir aos núcleos urbanos do turismo são “cidades turísticas”. Esses estudos consideram as cidades turísticas como núcleos urbanos especializados nas atividades recreativas e não contemplam o modo como essas cidades se relacionam entre si.

Durante a década de 1980, vários trabalhos de Geografia Regional adotaram o turismo como objeto de estudos. Esses trabalhos foram influenciados pelo desenvolvimento da economia regional. Os princípios desse campo do conhecimento serviram de base para os estudos sobre os processos do turismo contemporâneo.

Os estudos regionais do turismo passaram a atribuir uma significativa importância às destinações turísticas, a partir das décadas de 1980 e 1990. Os estudos buscavam compreender como as regiões ocupadas por destinações poderiam ser identificadas e gerenciadas. Entre os estudos que marcaram essa época, os trabalhos de Smith and Brown (1981), Mitchell (1984) SLJ Smith (1987) e Health and Wall (1992) podem ser citados.

O autor Javier Soneiro publica em 1991 um trabalho no qual reconhece que as redes de assentamentos turísticos são capazes de estruturar e organizar o espaço. Para ele, essas redes são formadas por sistemas de relações (SONEIRO, 1991). Apesar da proposição estabelecida por Soneiro aproximar-se significativamente da concepção de rede urbana, não é possível observar no mesmo um esforço para sistematizar esse conceito.

O trabalho desenvolvido por Soneiro considera a rede de assentamentos turísticos como uma rede urbana convencional, como se o turismo fosse uma atividade integrante do sistema de assentamentos. A obra de Soneiro não identifica a rede de assentamentos turísticos como uma rede urbana autônoma e dotada de uma unidade conceitual.

O processo histórico de evolução dos estudos urbanos e regionais do turismo aponta que inexistente um conceito preciso e estruturado acerca das redes urbanas do turismo.

Os estudos urbanos e regionais abordaram ao longo da história alguns elementos que integram as redes de assentamentos do turismo como as cidades turísticas. Mas esses estudos isolados não foram capazes de sistematizar um corpo teórico claro e consistente sobre a rede urbana do turismo. Logo, a idéia de uma rede urbana do turismo se encontra atualmente em uma fase embrionária de desenvolvimento.

Um dos passos para que a concepção de rede urbana do turismo seja sistematizada, é compreender quais são as suas tipologias.

2.2.4 Os tipos de redes urbanas do turismo

As redes urbanas apresentam diferentes formas espaciais. O modo como seus núcleos urbanos integrantes se distribuem espacialmente define o formato da rede. Boa parte da localização geográfica dos núcleos urbanos do turismo está relacionada à localização dos atrativos turísticos.

O modo como os atrativos turísticos encontram-se distribuídos pelo espaço guarda uma relação direta com os locais onde as destinações turísticas irão se desenvolver. Logo, o modo como os atrativos turísticos se encontram distribuídos pelo espaço influencia significativamente o formato da rede urbana do turismo.

A área de atuação das redes urbanas do turismo se estende por diferentes contextos territoriais. Desde as zonas que compreendem extensas áreas contíguas, até estreitas faixas lineares. As redes urbanas do turismo podem ser classificadas conforme as dimensões de suas áreas de atuação. Elas podem ser lineares ou areais.

As redes urbanas do turismo que compreendem os núcleos urbanos que se estendem por vastas superfícies são denominadas de areais. Essas redes se disseminam por regiões onde os atrativos turísticos se encontram distribuídos de forma dispersa.

As redes urbanas do turismo areais compreendem as redes de localidades voltadas ao lazer de final de semana das grandes metrópoles. Os núcleos urbanos que integram o cinturão de chácaras de veraneio estabelecem relações interurbanas com as metrópoles. Isso os torna participantes de uma rede urbana cujas ações se voltam ao atendimento das necessidades de lazer dos habitantes metropolitanos.

Nas redes urbanas areais, os atrativos turísticos se encontram distribuídos de maneira dispersa ao longo do raio que envolve os grandes centros urbanos. As redes urbanas do turismo areais envolvem desde metrópoles situadas no interior do continente quanto metrópoles litorâneas. As metrópoles litorâneas possuem redes urbanas do turismo em seu raio de influência que abrange uma extensão de 180° a partir de seu centro.

As redes urbanas do turismo de áreas litorâneas envolvem todos os núcleos urbanos que desempenhem funções de lazer de final de semana em uma área compreendida pelo raio de 180° a partir do centro da metrópole. Este é o caso da rede de cidades que integra a zona de segundas residências da Região Metropolitana de Salvador-RMS. Os vetores norte e sul da RMS são formados por municípios litorâneos que apresentam segundas residências (MELLO E SILVA,1996)(MELLO E SILVA & SILVA & CARVALHO, 2008) (FIG. 1).

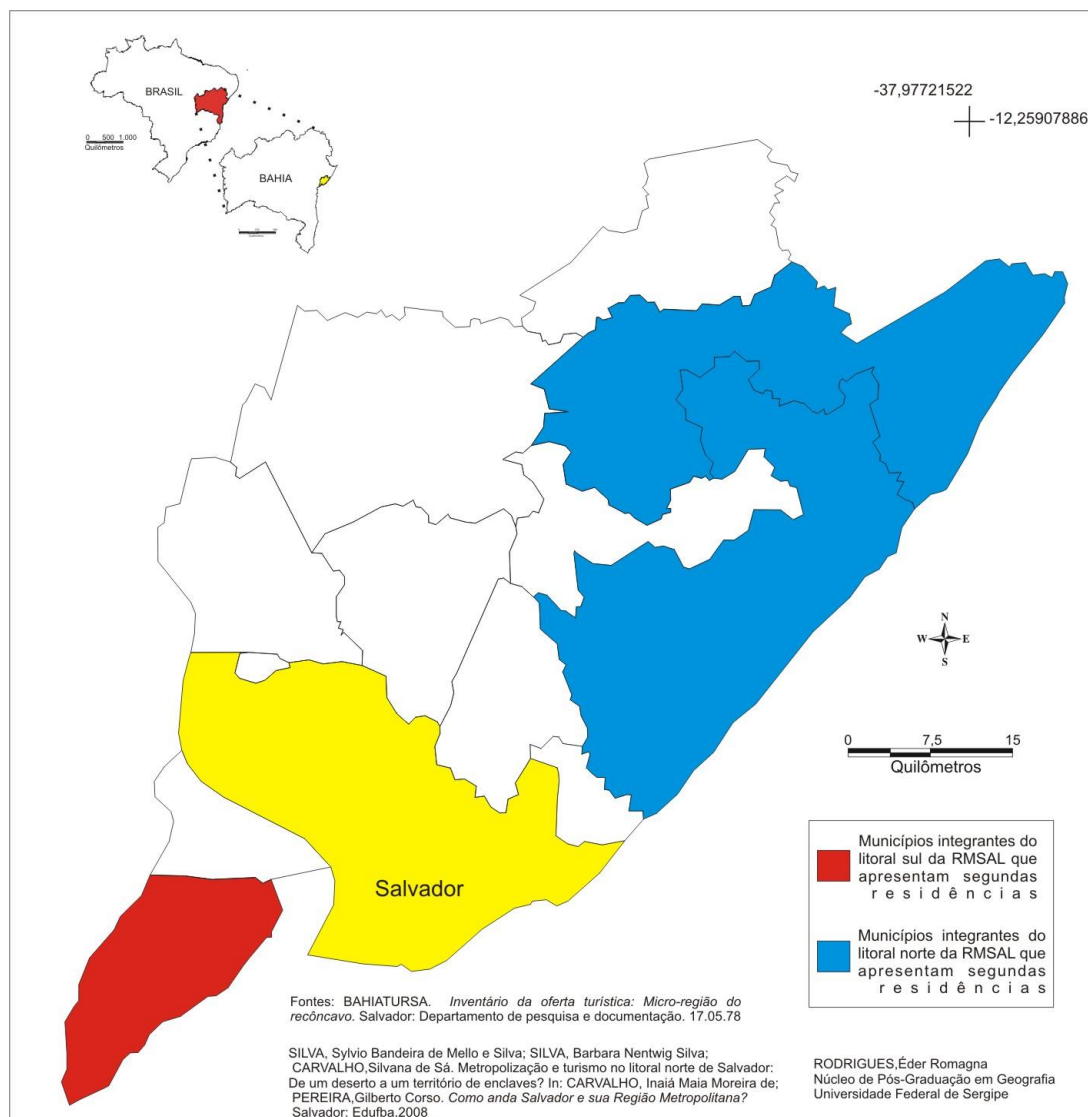


FIGURA 1 - Municípios integrantes do litoral norte e sul da região metropolitana de Salvador que apresentam segundas residências - 2008

As redes urbanas areais compreendem regiões formadas por núcleos urbanos de elevada importância histórica que, em geral, dispõem de grande acervo capaz de motivar fluxos turísticos. Este é o caso da região de planejamento turístico Estrada Real. O conjunto de núcleos urbanos que no passado participou do ciclo de extração do ouro e dos diamantes formam na contemporaneidade uma rede urbana do turismo que compreende 153 municípios dos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo (RODRIGUES, 2008) (DINIZ&RODRIGUES, 2008).(FIG. 2).

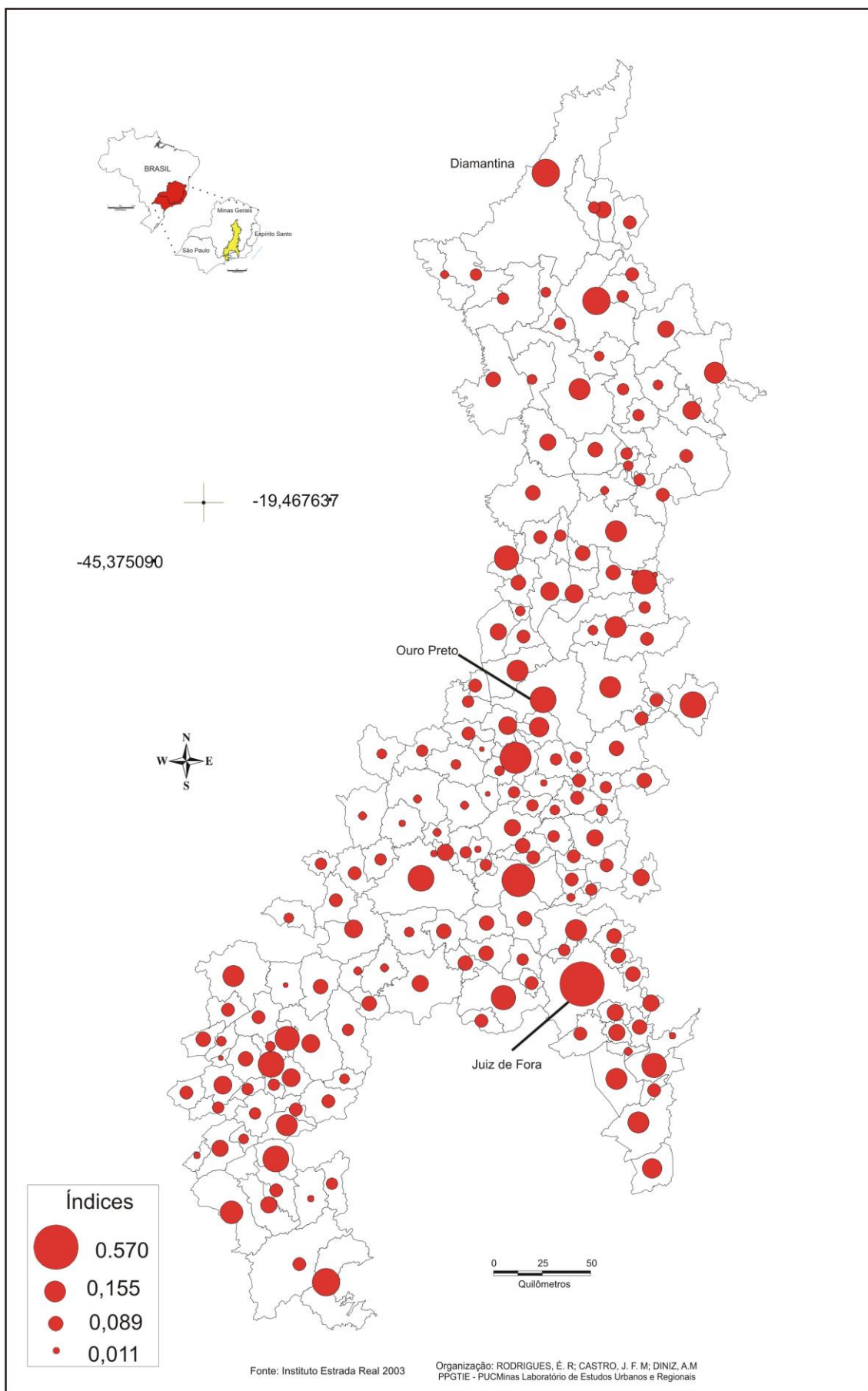


FIGURA 2 - Núcleos integrantes da região turística Estrada Real - 2008

As redes urbanas do turismo areais podem compreender áreas formadas por atributos naturais de grande importância como é o caso da rede de núcleos que integra a região de desenvolvimento estratégico do turismo Chapada Diamantina. Os núcleos dessa região abrangem uma vasta área ocupada por paisagens e valiosos recursos naturais que têm como base geomorfológico-estrutural a Cordilheira do Espinhaço (BAHIA, 2000) (FIG. 3).

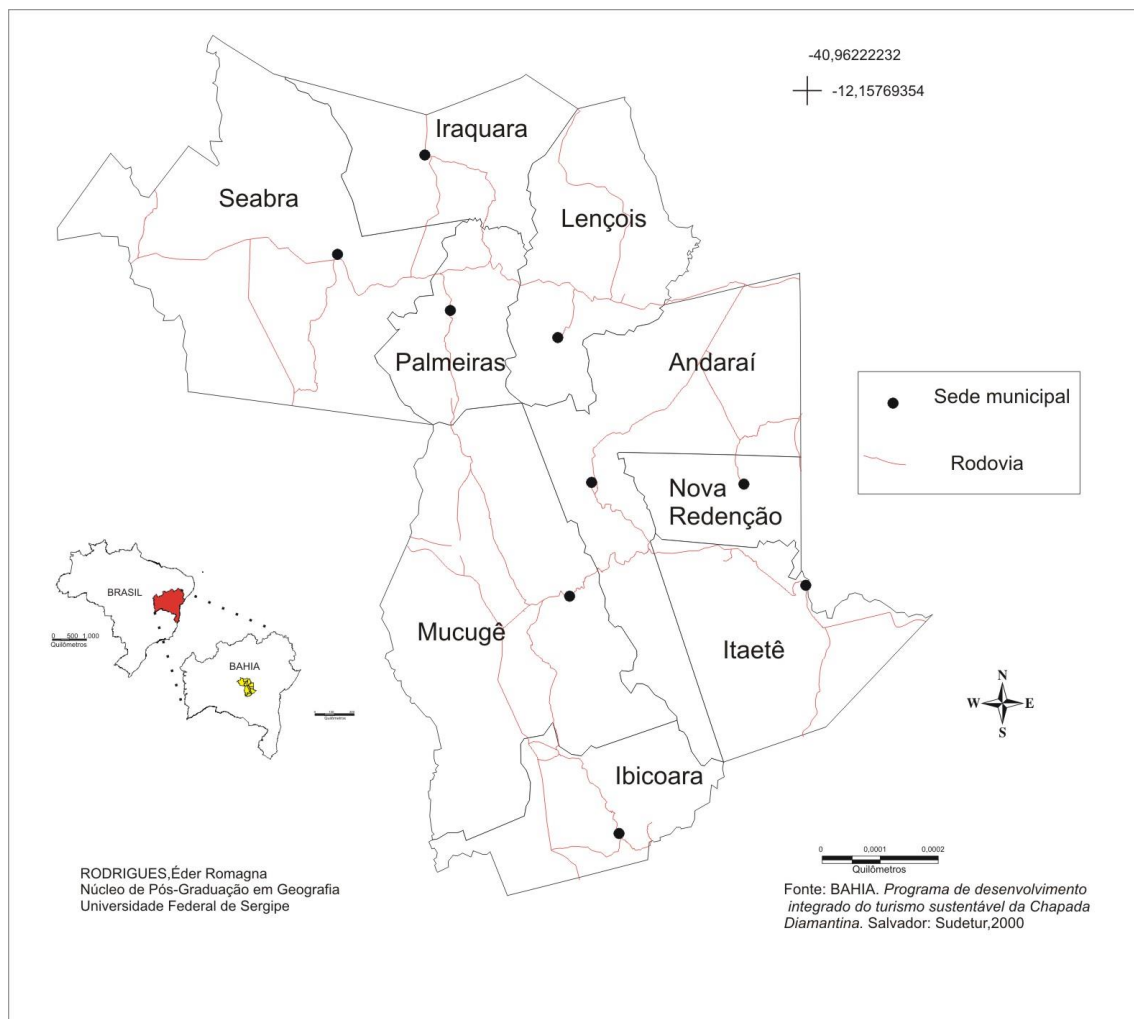


FIGURA 3 - Municípios integrantes da região de desenvolvimento estratégico Chapada Diamantina -2000

Ao contrário das redes urbanas do turismo que se estendem por vastas superfícies ocupadas por atrativos turísticos, existem as redes urbanas compostas por núcleos que se distribuem de forma linear pelo espaço.

As redes urbanas do turismo lineares integram núcleos urbanos que se estendem longitudinalmente. Essas redes apresentam um formato linear que, em geral, acompanha a distribuição espacial dos atrativos turísticos.

As rotas de viagem que interligam destinações turísticas por meio de uma via de transporte temática podem ser consideradas como um tipo de rede urbana do turismo linear. Este é o caso das cidades de Curitiba, Morretes e Paranaguá –PR que compõem um roteiro de visita da Serra Geral, a partir da linha de ferro Curitiba-Paranaguá (FIG. 4).

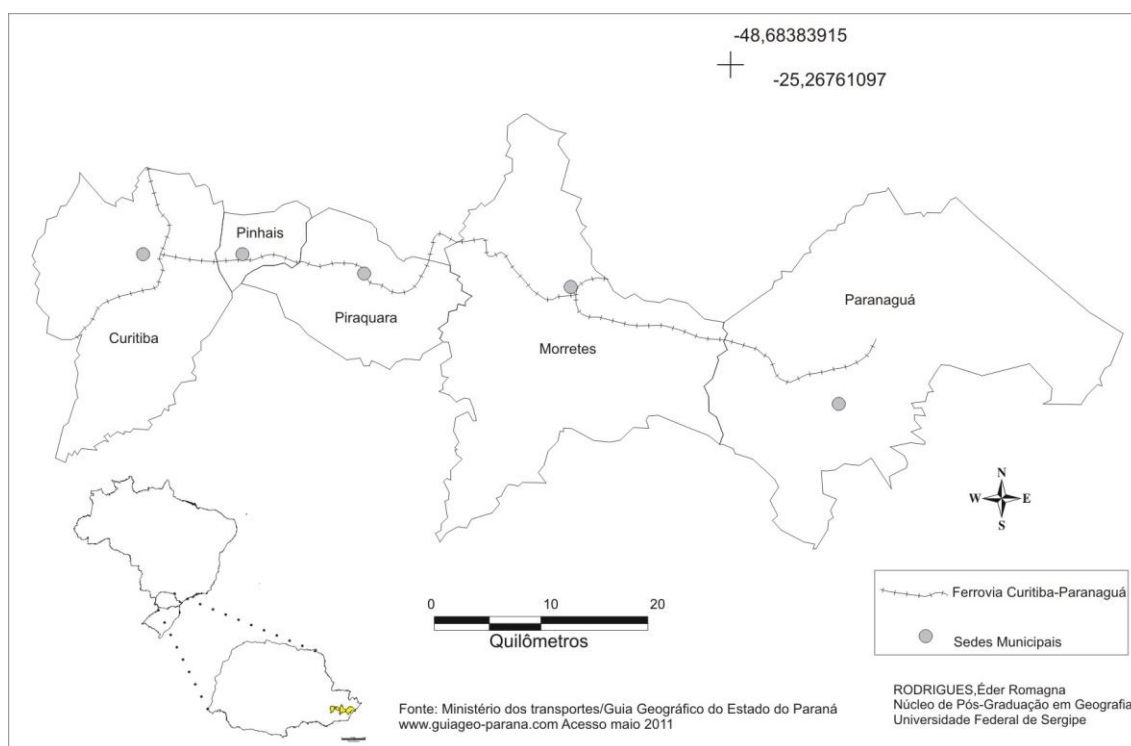
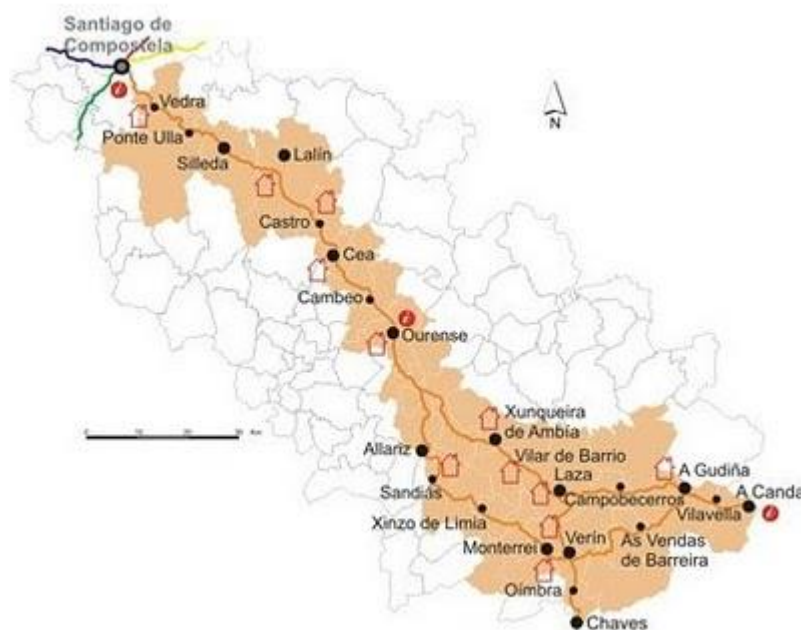


FIGURA 4 - Municípios integrantes do roteiro turístico “Estrada de ferro Curitiba-Paranaguá” -2011

As rotas históricas também constituem um eixo de atrativos turísticos nos quais se desenvolvem cidades especializadas na função turística. As cidades que integram o caminho de Santiago de Compostela, na Espanha, não só compõem uma rota de peregrinação, mas também formam uma rede urbana do turismo linear que oferece suporte ao deslocamento e estada de milhares de peregrinos (FIG. 5).



Fonte: (BIVICIENDAS PASSEIOS, 2011) s.n.t

FIGURA 5 - Municípios integrantes do roteiro turístico “Caminho de Santiago de Compostella” -2011

Entre as redes urbanas do turismo lineares existem aquelas que ocupam a orla de extensos corpos d’água. Esses núcleos turísticos são atraídos pelo poder gravitacional que a água oferece. (PAGE & HALL, 1999).

De todas as redes urbanas do turismo até então citadas, nenhuma apresenta tamanha importância quanto as redes urbanas do turismo litorâneas. As redes urbanas do turismo em ambientes costeiros têm envolvido uma das áreas de maior crescimento do turismo contemporâneo (PAGE & HALL, 1999).

A rede urbana do turismo litorâneo se diferencia das demais redes por compreender uma banda litorânea relativamente estreita de aproximadamente 5 a 10 quilômetros de largura. Essa área restrita faz com que a atuação da rede urbana do turismo na estreita faixa de área entre o continente e o litoral, seja intensa. Seus núcleos podem apresentar altos índices de função turística e forte índice de freqüentação turística por hectare (GIOTART, 1990).

A rede urbana do turismo litorânea está estritamente vinculada ao turismo sol praia e mar que é altamente dependente dos atrativos litorâneos. Devido ao seu caráter litorâneo, essa rede urbana do turismo se relaciona com fraca intensidade com núcleos situados a certa distância da linha de costa.

A rede urbana do turismo litorânea é composta por vários centros turísticos distribuídos pela orla costeira de maneira descontínua. Esses centros turísticos são quase que exclusivamente costeiros e situam-se a uma distância média de aproximadamente cinquenta quilômetros entre si (GIOTART, 1990).

As redes urbanas do turismo litorâneas se diferem das redes urbanas do turismo areais por se desenvolverem ao longo da linha de costa. Os núcleos urbanos do turismo se desenvolvem ao longo da orla pois, é ela que resguarda os elementos atrativos essenciais ao desenvolvimento do turismo.

A rede urbana do turismo litorâneo será o alvo desse trabalho. Ela compreende os 1.103 km de orla litorânea do Estado da Bahia escolhidos para ser objeto de estudo. A linha costeira tem se revelado como uma das áreas menos estudadas sob o ponto de vista dos métodos da análise espacial (PEARCE, 2003).

Este trabalho irá realizar análises com base na linha da Teoria Geral de Sistemas-TGS. Uma das linhas de análise mais empregadas em estudos do turismo é a perspectiva da TGS. Essa perspectiva de análise possui ampla aplicabilidade aos estudos turísticos por ser compatível aos diferentes setores de atividade do turismo. A aplicação dos princípios da TGS à rede urbana do turismo descortina um vasto leque de possibilidades analíticas que será tratado a seguir.

2.2.5 As redes urbanas do turismo sob a perspectiva sistêmica

As áreas de produção econômica do turismo se articulam para poder realizar a circulação dos bens e serviços turísticos pelo espaço. Deste modo, os bens e serviços turísticos podem circular e chegar aos consumidores.

As cidades compreendem as áreas de produção econômica do turismo. O conjunto de cidades integradas pode ser entendido como um sistema. Os sistemas podem ser denominados como complexos formados por elementos interatuantes (MOLINA, 2000).

O conjunto de cidades que participa das cadeias de relações do turismo pode ser interpretado sob a ótica da TGS. A TGS é um arcabouço conceitual desenvolvido por pesquisadores da área da administração voltado à análise de um conjunto de elementos inter-relacionados (MARTINEZ, 2005).

O princípio da TGS é de que um sistema deve estar suficientemente integrado de modo a compor uma unidade coesa e separada do meio ambiente. Visto do exterior, o sistema deve ser uma entidade morfológicamente determinável (MARTINEZ, 2005).

O sistema é um conjunto formado por elementos que estão conectados por um princípio distintivo. O conjunto das relações que os elementos estabelecem entre si constitui a estrutura total do sistema. O sistema é composto por uma estrutura básica constituída por elementos dispostos em diversos níveis (GARCIA, 2000).

Um sistema pode ser subdividido por outros subsistemas menores. Esses subsistemas operam em conjunto com o sistema como um todo, e suas ações possuem relação direta com a função do todo (MOLINA, 2000).

Em um sistema existem diferentes níveis de complexidade. “ Na medida em que o sistema se desdobra em subsistemas, passa-se de uma complexidade menor para uma maior” (Martinez,2005 p.122). No sentido contrário ocorre o mesmo: Quando o foco de análise muda dos subsistemas para os sistemas maiores, o sistema se torna mais complexo (MARTINEZ, 2005).

Quando o sistema é composto por subsistemas com diferentes níveis de complexidade, ele assume uma forma hierárquica. Na hierarquia, cada subsistema apresenta um nível de complexidade que, em geral, varia desde os sistemas mais elementares aos mais complexos.

O método mais adequado para se compreender as hierarquias das estruturas é esclarecer o que está contido em cada escala hierárquica e, posteriormente, estabelecer as respectivas fronteiras hierárquicas do sistema.

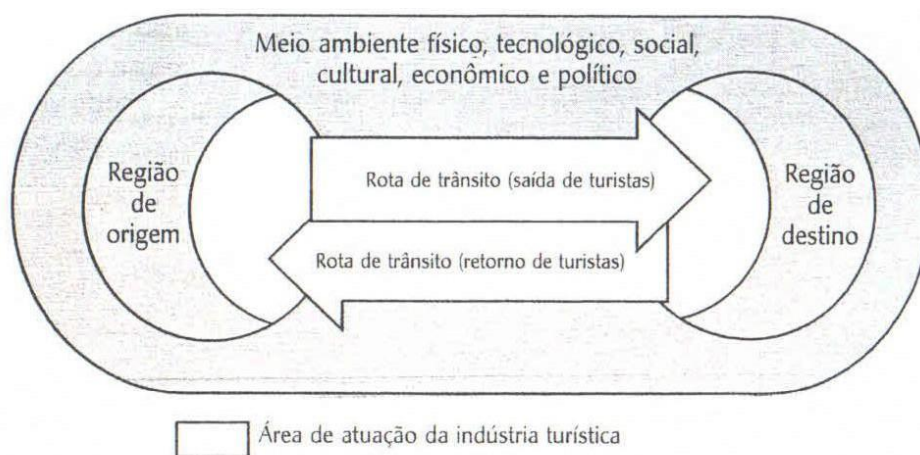
Para Leiper (1999) todo estudo sobre turismo sob o ponto de vista sistêmico deve compreender o papel desempenhado por suas partes. Ele identifica que todas as regiões integrantes de um sistema turístico são de certo modo áreas capazes de produzir fluxos ou recepcionar fluxos turísticos em seus territórios.

Foi com base nessas premissas que o australiano Neil Leiper desenvolveu, em 1979, um modelo de Sistema Turístico Integral. Esse modelo tem sido até a contemporaneidade o sistema mais utilizado na literatura internacional do turismo (OMT, 1995).

Para Leiper, o Sistema Turístico Integral é fundamentalmente geográfico ou territorial (LEIPER, 1999 apud MARTINEZ,2005). Logo, ele integra as redes urbanas do turismo em seu interior. Para Leiper o Sistema Turístico Integral é formado por cinco componentes: Pelo menos um turista, três elementos geográficos, sendo o primeiro a

região emissora de turistas, o segundo a rota de deslocamento e o terceiro a região turística receptora (LEIPER, 1999 apud MARTINEZ,2005). O quinto elemento é a indústria de viagens e turismo. Em torno desses cinco elementos se forma o sistema total nos aspectos socioculturais, econômicos e físicos.

Leiper considera que quaisquer dos elementos do sistema podem ser estudados como subsistemas a parte. Eles constituem focos de interesse específico como a rota de trânsito, o turista, ou ainda a região emissora ou de destino turísticos “os quais constituem o próprio sistema turístico” (LEIPER, 1999 p.20 apud MARTINEZ, 2005 p.119)(FIG. 6).



Fonte: Leiper (1999) p.20

FIGURA 6 - Modelo de Leiper-1999

A rede urbana do turismo reúne uma série de núcleos que integram a região de destino e a região de origem. Essa rede consiste um subsistema da região de destino. A rede urbana se configura como um sistema à parte que ocupa uma escala de análise em um patamar inferior à região de destino.

As redes urbanas do turismo compreendem uma escala de análise na qual as cidades consistem a unidade básica de estudo. Essa escala é denominada de escala interurbana. Na escala inter-urbana, existe uma preocupação em se avaliar a extensão na qual as cidades se relacionam entre si. Para a perspectiva interurbana, as cidades são interpretadas como partes que se organizam em redes e participam de sistemas urbanos (CLARK, 1985).

Os objetos de estudo das redes urbanas do turismo podem ser pensados na escala interurbana. Na realidade, eles não se restringem ao núcleo urbano, pois as redes envolvem também outros elementos que integram a cadeia de relações do turismo. O próximo item irá identificar e analisar quais são os objetos integrantes das redes urbanas do turismo.

2.2.6 Os objetos das redes urbanas do turismo

As redes urbanas do turismo são formadas por diferentes elementos integrantes que compõem em conjunto um sistema. Os elementos mais importantes são os centros turísticos e, por isso, merecerão atenção especial nesse item.

2.2.6.1 Centros turísticos

Os centros turísticos dispõem de grande papel na organização espacial dos elementos da rede urbana do turismo. Os centros turísticos funcionam como lugares de encontro, grandes portões de entrada, pontos de conexão dos transportes e lugares centrais que servem os visitantes e atendem suas necessidades (PAGE & HALL, 1999).

O complexo processo de produção e consumo do turismo depende dos núcleos prestadores de serviços turísticos. São esses núcleos que oferecem suporte estrutural à atividade turística. A produção e o consumo turísticos ocorrem juntos em um único núcleo que oferece suporte a essas atividades (SARANIEMI & KYLAMEN, 2010).

Para que o turismo possa ocorrer em sua plenitude, é necessário que os núcleos urbanos que oferecem suporte à atividade turística estejam estruturados para a atividade. Eles precisam oferecer atrativos turísticos e outros elementos que motivem as viagens turísticas como o transporte, os alojamentos, os serviços que dêem apoio aos visitantes, e as infra-estruturas que garantam o bem estar aos viajantes (CALABUIG & MINISTRAL, 1998).

O turismo precisa estar fundamentado em uma engenhosa cadeia de relações econômicas, sociais, culturais e produtivas. Entre os inúmeros elementos integrantes do sistema de relações do turismo, as infra-estruturas e os atrativos formam os itens a serem ofertados aos turistas sendo, portanto, denominados de oferta turística.

Entre os elementos da oferta turística, as facilidades estruturais elementares que possibilitam o assentamento de atividades turísticas em um dado território são

denominadas de infra-estrutura básica. São as estruturas de energia, transporte, esgoto, iluminação e comunicações que, embora sejam construídos para atenderem a demanda de turistas, também servem para atenderem as necessidades das populações residentes das localidades de visitação (PAGE & HALL, 1999).

Além das estruturas básicas, existem equipamentos cuja função é servir exclusivamente ao turismo, como é o caso das infra-estruturas turísticas. Dentre os equipamentos estruturais específicos para o turismo, o alojamento é imprescindível, sendo um símbolo da existência do turismo em um dado território (CALABUIG & MINISTRAL, 1998).

Os operadores de turismo são importantes componentes da infra-estrutura, pois suas agências têm a função de orientar o funcionamento da cadeia produtiva do turismo. Sem esses agentes gerenciadores, as atividades de transporte, alojamento e promoção turística funcionariam de maneira desarticulada (CALABUIG & MINISTRAL, 1998).

Além das infra-estruturas básicas e turísticas, os atrativos turísticos também participam da oferta turística e das redes urbanas do turismo.

2.2.6.2 Atrativos turísticos

Os atrativos turísticos são os elementos naturais e artificiais responsáveis por motivarem os viajantes a se deslocarem de seus locais de residência aos locais de visitação (CRUZ, 2000).

Apesar dos atrativos terem uma grande importância para a motivação turística eles não necessariamente viabilizam por si só a atividade turística em um território. Para que o desenvolvimento do turismo se efetive é necessário que os territórios comportem infra-estruturas que dêem suporte e possibilitem aos viajantes visitarem os atrativos com segurança e comodidade. As estruturas turísticas necessitam estar suficientemente integradas aos atrativos para então, conseguirem motivar os deslocamentos turísticos.

O conceito de atrativo turístico está relacionado à sua estruturação. Para alguns autores, o atrativo turístico é o elemento natural ou artificial suficientemente estruturado para conseguir motivar, atrair e receber visitantes. Os elementos naturais ou artificiais que não contam com a devida estruturação para o turismo são chamados de potenciais turísticos (BARRETO, 1995).

Entre os elementos estruturadores dos atrativos turísticos, as vias de acesso cumprem um importante papel na estruturação dos mesmos.

2.2.6.3 Os corredores de traslado e de estada

Os corredores de traslado são as vias de circulação que interligam as regiões de onde os turistas se originam até as regiões para onde os mesmos se destinam, e onde realizam as atividades turísticas. Os corredores de estada correspondem as vias utilizadas por turistas em deslocamentos que se realizam no interior da região de destino (BOULLÓN, 2002)(FIG. 7).

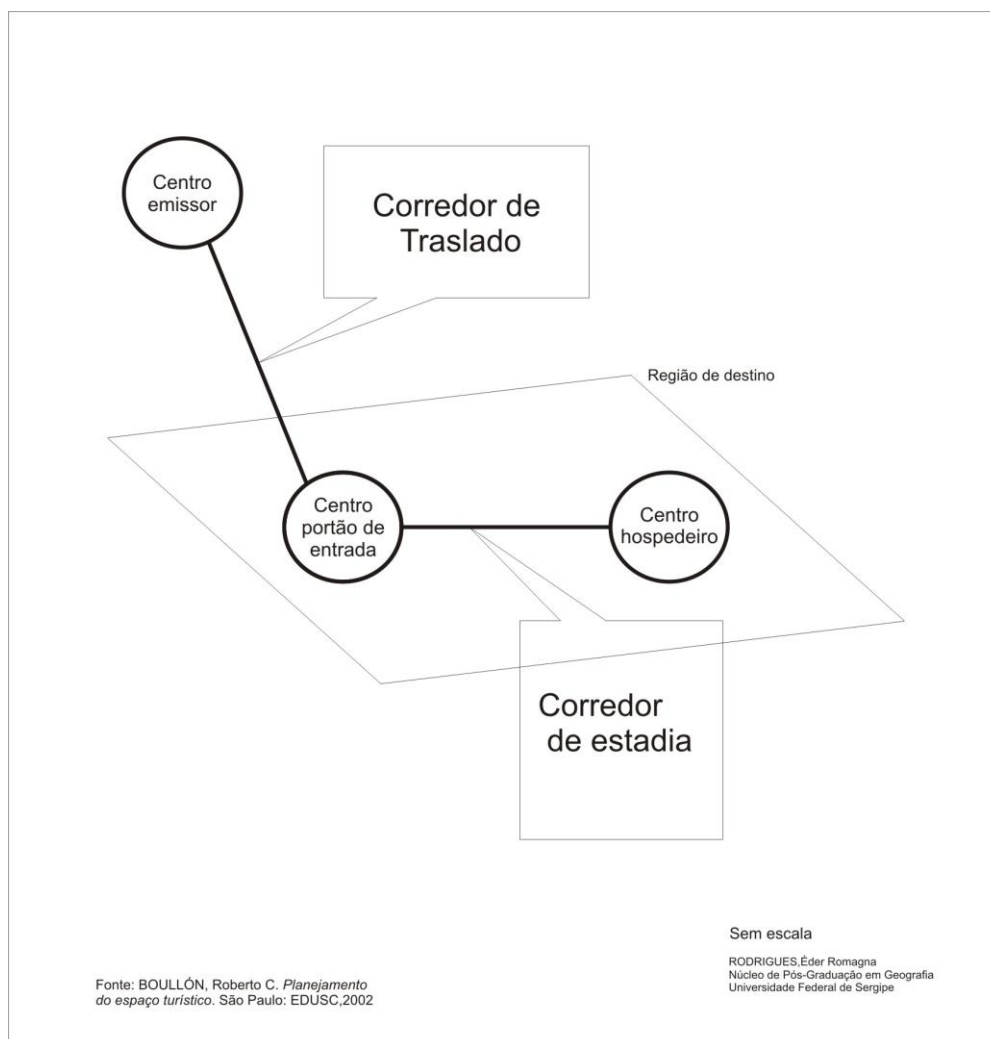


FIGURA 7 - Corredores de viagens e de estada - 2002

Os corredores de traslado e os corredores de estada são as vias que tornam possível a circulação de fluxos turísticos. Os fluxos serão detalhados a seguir:

2.2.6.4 Fluxos turísticos

Os fluxos do turismo consistem os deslocamentos realizados por motivos turísticos. São correntes de pessoas que se deslocam de um lugar para outro para usufruírem de seus tempos de férias.

O fluxo turístico compõe uma variável vetorial que implica necessariamente na existência de um ponto de origem e um ponto de destino (ALVAREZ, 1993).

Os fluxos turísticos movimentam essencialmente pessoas, embora também envolvam o deslocamento de bens e serviços necessários ao funcionamento da atividade turística.

Dentre os objetos integrantes das redes urbanas do turismo que foram citados todos podem ser pensados em uma perspectiva regional. A perspectiva regional é uma forma de estruturação do pensamento geográfico que leva em consideração os elementos estruturantes de uma região: Os centros e as periferias.

Segundo a perspectiva regional, todos os elementos espaciais podem ser analisados conforme suas localizações e conforme as funções que desempenham na estrutura centro-periferia de uma região.

3 AS REDES URBANAS DO TURISMO EM UMA PERSPECTIVA REGIONAL

O pensamento em bases regionais envolve a análise de todos os elementos que integram o organismo regional: Suas áreas centrais e suas áreas periféricas. Segundo essa concepção de pensamento, os fenômenos espaciais podem ser entendidos se contextualizados conforme os papéis que desempenham em uma estrutura centro-periferia (FRIEDMMAN, 1970 apud IBGE, 1977).

Os elementos espaciais centrais tem uma importância destacada no sistema centro-periferia. Eles reúnem condições estruturais e produtivas que os permitem comandar as regiões nas quais se encontram inseridos e estão suficientemente conectados com os demais elementos das regiões às quais pertencem através de vias de comunicação e transporte. É através dessas vias em que os elementos centrais estabelecem sua influência sobre as regiões (FIG. 8).

Por outro lado, as periferias são consideradas como áreas isoladas e subalternas aos desígnios das áreas centrais. Elas não dispõem de conexões diretas entre si, o que impede a comunicação entre as mesmas (FIG. 8).

Para Friedmman (1970) uma vez imposta a característica núcleo-periferia a uma região, configuram-se as desigualdades do desenvolvimento regional, e estabelecem-se as relações de autoridade-dependência em favor do núcleo central (FIG. 8).

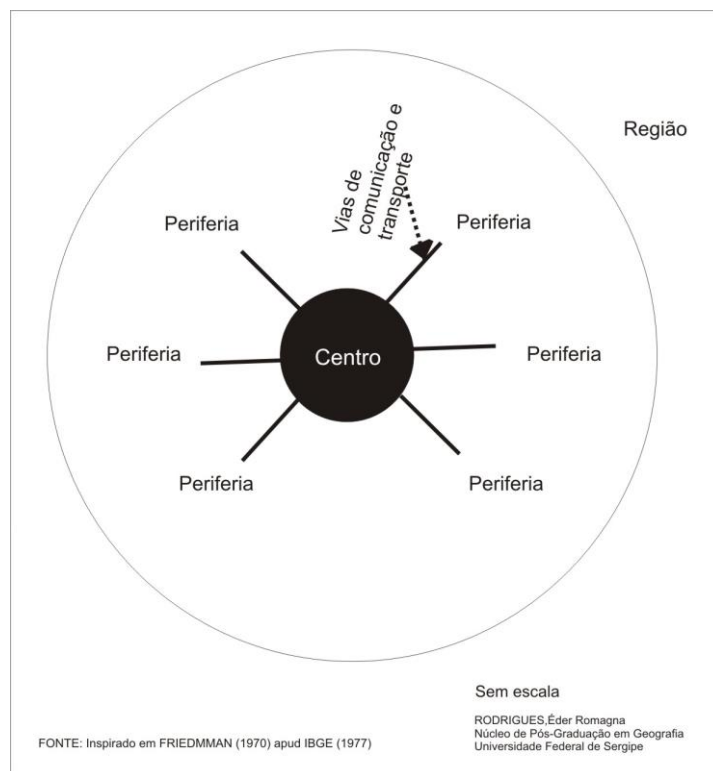


FIGURA 8 - Modelo regional centro-periferia - 1970

O pensamento regional na Geografia teve início na geografia tradicional francesa que considerava a região um organismo vivo e formado por partes que se inter-relacionam. A estrutura regional foi posteriormente reinterpretada pela nova geografia que se encarregou de realizar leituras quantitativas sobre os fenômenos regionais, verificando se os mesmos se repetem ou não em diferentes locais, e se existem leis que representem os fenômenos que ocorrem internamente a uma região (CHRISTOFOLETTI, 1982).

Foi a partir da Nova Geografia em que se intensificou o estudo dos elementos estruturantes de uma região. O estudo das zonas periféricas foi relegado a um patamar inferior em relação ao estudo dos centros. Os centros eram estudados como elementos com poder suficiente para gerenciarem o espaço. Os centros foram exaustivamente estudados em todos os seus aspectos, inclusive no modo como se relacionam em redes.

Tendo em vista as inúmeras possibilidades de análise existentes no pensamento regional é que esse trabalho propõe realizar uma análise acerca da rede urbana do turismo conforme a estrutura de pensamento centro-periferia.

O terceiro capítulo irá contextualizar a rede urbana do turismo em uma perspectiva regional centro-periferia. Para isso, o capítulo se encontra estruturado para

discutir primeiro os elementos centrais e, posteriormente, os elementos periféricos que integram as regiões do turismo.

O primeiro item irá detalhar a importância central das redes urbanas do turismo para os contextos regionais, e de que modo o sistema urbano do turismo é capaz de estruturar regiões turísticas. No decorrer do capítulo será realizada uma análise sobre as funções desempenhadas pelas redes urbanas do turismo no contexto regional. O estudo das redes de núcleos turísticos prosseguirá com a análise da hierarquia das redes urbanas do turismo e as áreas de influência das redes de núcleos turísticos. Por fim, será possível realizar uma discussão sobre a relação que existe entre as redes urbanas do turismo e as zonas periféricas.

3.1 O papel das redes urbanas do turismo na estruturação de regiões turísticas

Os núcleos que integram as redes urbanas do turismo reúnem equipamentos e serviços que conferem aos mesmos uma grande importância em relação à região de destino turística. As redes reúnem em seu interior estruturas e facilidades turísticas que fazem com que seus núcleos se diferenciem em relação aos demais elementos que integram as regiões de destino turísticas.

Os equipamentos e as estruturas produtivas fazem com que os núcleos que integram as redes urbanas do turismo sejam considerados como centros. Para Christaller (1966), a centralidade está relacionada à importância reunida por um núcleo urbano para desempenhar funções centrais e produzir bens e serviços para uma determinada área de influência.

Existe um consenso no meio acadêmico de que as redes urbanas são capazes de estruturar as regiões, pois as mesmas reúnem um conjunto de centros que gerenciam a vida regional. Os núcleos que integram as redes urbanas do turismo têm o poder de estruturar regiões turísticas. As regiões turísticas são zonas especialmente desenvolvidas para fins de planejamento que delimitam áreas ocupadas por atrativos turísticos de maneira mais ou menos homogênea (BRANDÃO, 2001).

As redes de centros turísticos formam a armadura estrutural das regiões turísticas. São as redes urbanas do turismo que formam o chassi estrutural que permite com que as regiões turísticas possam produzir bens e serviços turísticos, e veiculá-los entre os públicos consumidores.

Os órgãos de planejamento do turismo têm procurado exercer políticas de planejamento regional, tendo por base as redes de relações urbanas que estruturam o espaço. Os estudos regionais têm utilizado as redes como critérios para se pensar as ações de planejamento territoriais. No âmbito das políticas regionais do turismo, uma importância cada vez maior tem sido dada aos circuitos regionais.

A política de circuitos é uma inovadora forma de desenvolvimento social e político para a regionalização de áreas que reúnem identidades culturais e naturais em predominância. Na política de circuitos, os municípios consorciavam-se para atuarem em conjunto na cadeia de prestação de serviços turísticos. Esse padrão consiste em um acordo entre municípios para atuarem na cadeia de produção do turismo de forma integrada ao compartilharem suas estruturas e equipamentos turísticos (BRANDÃO, 2001).

Os núcleos turísticos participam de circuitos ao compartilharem suas estruturas, equipamentos e atrativos, de maneira a complementarem suas funções e estruturas na cadeia de relações produtivas do turismo. Quando os núcleos turísticos atuam de maneira integrada na política regional de circuitos, eles passam a reunir condições de estimularem os turistas a explorarem todas as potencialidades de seus domínios e, com isso, ampliarem o tempo de suas estadas nos circuitos (BRANDÃO, 2001).

Na política de funcionamento dos circuitos turísticos, existe uma preocupação máxima em se delegar uma importância especial aos Centros Turísticos Principais (WTO, 1994). O planejamento territorial calcado na política de circuitos prevê que toda região turística delegue poderes a um único centro turístico de maior relevância (WTO, 1994).

O centro turístico principal de uma região turística é o núcleo urbano que possui a maior importância estrutural e funcional entre todos os núcleos turísticos de uma região. O núcleo turístico principal se diferencia dos demais núcleos por reunir equipamentos que não podem ser encontrados facilmente na região como aeroportos, grandes estabelecimentos hoteleiros e hospitalares, entre outros.

O modelo de região aplicável ao turismo consiste uma estrutura composta por uma zona periférica repleta de atrativos, uma rede de núcleos articulados entre si e um centro superior. (BOULLÓN, 2002). Entre os elementos citados, todos desempenham funções no contexto das redes urbanas do turismo.

O estudo das funções das redes urbanas do turismo consiste um passo para se entender melhor qual é o papel que as mesmas desempenham para a estruturação dos contextos regionais.

3.2 A função das redes urbanas do turismo

A rede urbana do turismo se desenvolve nos mesmos núcleos urbanos onde ocorrem as redes urbanas ligadas às atividades da indústria, do comércio e dos serviços em geral. Logo, as redes urbanas do turismo compartilham o mesmo espaço físico no qual as redes urbanas tradicionais estabelecem suas relações. O que difere uma rede urbana da outra é a natureza das relações que uma e outra estabelecem ao exercerem suas funções econômicas e sociais.

A função principal das redes urbanas do turismo consiste em atender as necessidades das populações por lazer. As redes urbanas do turismo oferecem as condições para que as pessoas residentes em centros urbanos possam realizar viagens que as emancipem de suas atividades cotidianas. As redes urbanas convencionais garantem o suporte às atividades produtivas humanas sejam elas na indústria, na agricultura, no comércio e nos serviços.

3.2.1 A especialização funcional das redes urbanas do turismo

Existem poucas redes urbanas que são voltadas exclusivamente à prestação de funções turísticas. Mesmo em áreas de ocupação humana incipiente, nas quais o turismo ocupa o papel de atividade econômica predominante, a rede urbana do turismo convive com outras formas de organização da rede urbana. A rede urbana do turismo compartilha os mesmos espaços das redes urbanas voltadas ao atendimento das necessidades humanas básicas como alimentação, habitação, saúde e educação.

A pluralidade de funções encontradas nas redes urbanas pode ser observada em seus núcleos integrantes. As redes urbanas do turismo são formadas por diversos núcleos com os mais variados perfis funcionais. A economia dos núcleos que participam das redes urbanas do turismo pode apresentar diversos níveis de especialização para o turismo. Os núcleos que integram as redes urbanas do turismo compartilham a função turística com outras funções.

O estudo da participação da função turística na economia dos núcleos integrantes da rede urbana do turismo envolve um problema de classificação. A medida comumente encontrada para se identificar a participação da função turística é verificar qual a participação da população ativa em atividades relacionadas ao turismo na composição do emprego de um núcleo receptivo.

Existe uma relação forte entre as funções que os grupos de emprego majoritários exercem na economia de um núcleo urbano e a função de uma cidade. As cidades que tem uma função de mineração de destaque, em geral, ocupam 30% de suas populações ativas. Os centros especializados na função transporte e comunicações empregam, no mínimo, 11% de todos os trabalhadores remunerados dos núcleos urbanos de uma região (CARTER, 1972).

Não existe uma definição precisa sobre qual seria a proporção exata de pessoas empregadas no setor turístico para se definir os núcleos especializados na função turística. É difícil discernir a quantidade de mão de obra ativa que desempenha exclusivamente atividades turísticas, pois os contingentes de trabalhadores do setor turístico exercem tanto atividades turísticas quanto não turísticas.

Estudiosos do turismo buscaram contornar essas imprecisões ao estabelecer parâmetros que representassem a importância da função turística em um dado contexto geográfico. Um dos estudos empreendidos por esses pesquisadores foi o índice de função turística idealizado por Defert sendo dos parâmetros de análise mais utilizados em estudos geográficos do turismo no mundo (DEFERT, 1967 apud SONEIRO, 1991). O índice de função turística mede a relação porcentual entre o número de leitos disponíveis para os turistas em uma localidade e a população permanente dessa localidade. O índice pode ser calculado através da fórmula:

$$IFT = L \times \frac{100}{P}$$

Onde:

IFT=Índice de função turística

L= Número de leitos turísticos da localidade

P=População permanente da localidade

Na concepção de Defert (1967 apud SONEIRO,1991), o índice de função turística mede a razão existente entre o tamanho da população autóctone de uma localidade e a quantidade de viajantes que ela recebe periodicamente. Portanto, o índice de função turística representa o peso da atividade turística em uma dada localidade, seja em uma data específica, ou em uma variação temporal.

Em alguns casos, o peso da atividade turística em uma dada região pode ser exclusivo. Isto é, o turismo pode ser a única atividade econômica de um núcleo ou de uma rede urbana do turismo.

São raros os casos em que os núcleos urbanos desempenham única e exclusivamente a função turística. As cidades que exercem somente as funções turísticas são os núcleos criados de uma só vez como parte da estratégia de empreendimentos turísticos de grande porte (DERRUAU, 1967).

Grandes grupos da hotelaria internacional edificam em áreas isoladas do mundo cidades inteiras para receberem turistas. Os núcleos turísticos ou resorts são edificados em regiões naturais despovoadas e repletas de paisagens com elevado valor cênico. Nesses locais, os funcionários dos resorts consistem nos primeiros habitantes.

Os núcleos urbanos exclusivamente voltados às atividades turísticas sofrem com os efeitos negativos da falta de equilíbrio de suas economias. Muitos se tornam dependentes dos demais núcleos urbanos de sua região. Seus moradores são obrigados a se deslocarem constantemente para outros núcleos urbanos para adquirirem bens e serviços de diferentes ordens de importância, mesmo os mais elementares.

Outro problema que caracteriza as redes urbanas formadas por núcleos turísticos totalmente especializados na função turística, ou com economias bastante atreladas às práticas de lazer é que esses núcleos não conseguem manter seu nível de atividade econômica constante durante todo o ano. A sazonalidade do turismo torna esses núcleos reféns dos períodos de baixa atividade turística. O item seguinte irá explicar o efeito da sazonalidade sobre os núcleos turísticos.

3.2.2 Redes urbanas do turismo e sazonalidade

As atividades turísticas se caracterizam por se desenvolverem em períodos específicos do ano, em virtude da ocorrência de condições favoráveis como clima, período de férias, entre outros fatores. Durante determinados períodos do ano, o aumento da demanda por viagens conduz a atividade turística a picos de atividade mas,

porém, ela apresenta baixa atividade em outras estações. A redução da demanda turística em determinadas estações compromete o funcionamento pleno das redes urbanas do turismo. Nessas ocasiões, ocorre uma redução no nível de interações das redes urbanas do turismo.

A sazonalidade do turismo não significa que a rede entre em períodos de completa latência. Não é possível pensar que a rede urbana do turismo caia em ostracismo, uma vez que os operadores da atividade buscam sempre manter um nível regular de funcionamento da mesma, mesmo em períodos de baixa estação. Os operadores da indústria turística lutam contra o absenteísmo da atividade ao desenvolverem promoções e pacotes para que turistas realizem viagens em períodos de baixa demanda.

Não é possível desconsiderar o papel que as demais atividades econômicas desempenham para a ativação das redes urbanas do turismo nos períodos de baixa estação. Mesmo em períodos de baixa temporada, os serviços locais e as repartições públicas continuam funcionando para atenderem as populações residentes. São essas funções que mantêm os núcleos urbanos ativos nos períodos de baixa estação. Quanto maior for a diversidade de funções reunidas por uma rede urbana, menos ela sofrerá com as variações sazonais do nível de demanda.

No princípio do processo de formação de uma rede urbana do turismo, vários de seus núcleos se especializam única e exclusivamente na função turística. Durante esse princípio, as redes são mais vulneráveis aos efeitos da sazonalidade. Com o transcorrer da história, a rede urbana se desenvolve e seus núcleos passam a incorporar novas funções.

As funções dos núcleos que integram a rede urbana do turismo evoluem com o decorrer da história (DERRUAU, 1967). Se durante o surgimento da rede urbana os núcleos cumprem basicamente funções turísticas, com o desenvolvimento do turismo esses núcleos passam a agregar novas funções.

A maior parte das cidades tem várias funções que se desenvolvem de forma simultânea ou de forma sucessiva umas às outras. O surgimento de novas funções não elimina as funções que as precederam.

Em muitos casos, a atividade turística surge posteriormente à origem e à consolidação da rede urbana. Nestes casos, os núcleos urbanos de uma rede já desempenham inúmeras funções e passam a agregar o turismo como uma função a mais.

O desenvolvimento do turismo em redes urbanas que já se encontram formadas é marcado por uma série de transformações que ocorrem no interior dos núcleos urbanos. Os núcleos urbanos são reestruturados para que os mesmos sejam capazes de prestarem funções ligadas ao turismo. A partir desse momento, os núcleos das redes urbanas passam a se articular para oferecerem suporte às práticas produtivas do turismo. A idéia de rede pressupõe que todos os núcleos turísticos estejam funcionalmente articulados.

A atividade turística demanda que vários núcleos urbanos exerçam diferentes papéis na rede de relações do turismo. Neste caso, cada núcleo participa da rede urbana do turismo ao desempenhar um papel específico e necessário ao funcionamento do conjunto.

Os núcleos turísticos que desempenham as mais variadas funções na rede urbana foram identificados e classificados conforme suas vocações funcionais.

3.2.3 Os núcleos turísticos e suas funções

Os centros de serviços turísticos formam em conjunto a rede urbana do turismo. Eles se diferenciam pela natureza dos serviços que eles possuem para servirem as áreas prestadoras de serviços turísticos (ROCHEFORT, 1998).

Os diferentes tipos de centros turísticos apresentam diversas funções que serão detalhadas a seguir. Um único centro turístico pode reunir uma, duas ou várias funções na rede urbana do turismo. Quanto mais funções um centro conseguir reunir, maior importância ele terá na rede.

O “núcleo detentor do leque completo de infra-estrutura” é um centro que se destaca na rede urbana do turismo pela sua importância. Ele é raramente encontrado na estrutura da rede urbana do turismo. O “núcleo detentor do leque completo de infra-estrutura” se destaca entre os demais núcleos por reunir um pool completo de serviços básicos como saúde, comunicação, equipamentos financeiros, comércio especializado, entre outros.

O “núcleo detentor do leque completo de infra-estrutura” básica tem uma grande influência para a vida de uma região turística. As funções reunidas por esse núcleo são capazes de influenciar populações autóctones e turistas a se deslocarem até seus domínios para terem acesso.

Muitos dos “núcleos detentores do leque completo de infra-estruturas básicas” são grandes centros metropolitanos que surgiram das atividades comerciais, de serviço

ou industriais. As atividades econômicas gerais impulsionam o núcleo urbano a se estruturar com os equipamentos e as infra-estruturas urbanas.

Nos “centros detentores do leque completo de estruturas básicas”, o turismo não tem grande relevância para a composição de sua base econômica. O turismo em grandes centros urbanos é de longe a atividade econômica predominante. Ele é superado pelas funções comercial, administrativa, industrial e residencial. Apesar do turismo não ter contribuído diretamente para a origem do “núcleo detentor do leque completo de infra-estrutura básica”, as infra-estruturas que existem no mesmo interessam diretamente ao turismo (PEARCE, 2003).

O “núcleo que detém o leque completo de funções básicas” organiza a vida econômica de uma vasta região, quer diretamente em decorrência das funções que ele mesmo possui, quer indiretamente, quando ele controla as atividades de serviços básicos prestados por núcleos funcionalmente mais modestos.

Além do “núcleo que detém o leque completo de funções básicas” existem outros núcleos na rede urbana do turismo que tem papéis específicos. Entre os demais núcleos que integram rede urbana do turismo existem aqueles especializados em recepcionarem os turistas através de seus equipamentos de transporte. Esses núcleos são os “portões de entrada”, pois dispõem do principal ou os principais equipamentos de acesso à região de destino. Esses núcleos constituem os itinerários de passagem para aqueles que ingressam em uma região turística.

Os “portões de entrada” se situam em uma posição estratégica no contexto da rede urbana do turismo. A localização estratégica e a importância que os “portões de entrada” tem por reunirem os principais equipamentos de transporte fazem com que esses núcleos exercem um papel especial na rede urbana do turismo.

Os núcleos turísticos têm a função de “portões de entrada” reúnem em seu território um aeroporto capaz de receber fluxos de viajantes nacionais ou internacionais, além de rodoviárias servidas por linhas interestaduais, e até terminais marítimos capazes de receberem fluxos de passageiros internacionais.

Em virtude de sua importância destacada na rede urbana do turismo, os “portões de entrada” costumam aglomerar outras funções nas redes urbanas do turismo. Os núcleos “portões de entrada” podem agregar além de sua função básica, outra que está relacionada à escala dos viajantes.

Os “centros de escala” ocupam os corredores de viagem que dão acesso às regiões de destinação (BOULLÓN, 1999). Os “centros de escala” aproveitam, muitas

vezes, os entroncamentos viários para oferecerem suporte aos viajantes que se dirigem à região de destino.

“Os “centros de escala” coincidem com as conexões das redes de transporte e com as etapas intermediárias dos percursos de longa distância entre uma praça de um mercado emissor e outra de um mercado receptor” (BOULLÓN, 2002 p.91). Os “centros de escala” reúnem infra-estruturas básicas como postos de gasolina, restaurantes, equipamentos de saúde, oficinas, embora possuam poucos equipamentos de hospedagem e quase sempre nenhum atrativo turístico.

Os núcleos cuja função é reunir única e exclusivamente atrativos turísticos não dispõem de equipamentos de hospedagem em seu território em quantidade significativa. Logo, são visitados em viagens curtas e com duração inferior a um dia.

Os “núcleos urbanos que detém atrativos turísticos” reúnem em um mesmo local os atrativos turísticos e um leque de equipamentos necessários à sua exploração como restaurantes, mirantes, sanitários, lojas de souvenirs, mercados, entre outros. Os “núcleos urbanos reunidores de atrativos turísticos” não possuem significativas quantidades de equipamentos de hospedagem.

Os “núcleos urbanos que detém atrativos turísticos” são visitados a partir de núcleos turísticos cuja principal importância está relacionada à hospedagem: Os “centros hospedeiros”.

Os “centros hospedeiros” são aqueles cuja principal função está em acomodar viajantes durante a maior parte de seus períodos de estada. Em geral, equipamentos de hospedagem para atenderem as necessidades dos mais variados públicos consumidores.

Além dos equipamentos de hospedagem, reúnem significativa gama de infraestrutura básica como equipamentos de saúde, comunicação e alimentação. Esses núcleos também congregam em seus territórios serviços turísticos como informações, guias, agências de receptivos, lazer e entretenimento turísticos e comércio.

Por estar bem servidos de funções turísticas, os “centros hospedeiros” têm um papel de destaque nas redes de relações do turismo. Os “centros hospedeiros” reúnem um equipamento que os faculta servir de apoio aos turistas que visitam os atrativos situados em sua região de influência. Sua importância é tamanha que, quanto mais comuns forem em uma rede urbana do turismo, mais complexa será a estrutura da rede.

Os “centros hospedeiros” em geral ocupam os mesmos centros que exercem a função de portões de entrada. Os equipamentos de hospedagem existentes nos mesmos

ocupam áreas próximas aos aeroportos e rodoviárias e, portanto, são os primeiros locais de estadia para os viajantes que ingressam na região de destino.

Os núcleos integrantes das redes urbanas do turismo exercem funções que os diferenciam em relação à região de destino em que encontram inseridos. As funções turísticas desempenhadas por cada núcleo integrante da rede urbana do turismo são diferentes. Essa variação das funções desempenhadas por cada núcleo é suficiente para diferenciar os núcleos e suas importâncias na rede urbana do turismo.

A rede urbana do turismo é formada por núcleos com variados níveis de desenvolvimento funcional. Existem núcleos bastante desenvolvidos que possuem um enorme leque de funções e núcleos pouco desenvolvidos com funções que pouco contribuem para a rede de relações do turismo.

Os núcleos urbanos do turismo formam uma hierarquia de centros com diferentes capacidades para prestar funções relacionadas ao turismo. A hierarquia das funções está diretamente relacionada à quantidade de infra-estruturas que cada núcleo urbano do turismo reúne em seu interior. Núcleos turísticos servidos por uma grande quantidade de equipamentos dispõem, em geral, de melhores condições para prestarem funções na rede urbana do turismo, enquanto núcleos pouco servidos por equipamentos têm uma reduzida participação na rede urbana do turismo.

3.3 A hierarquia dos núcleos da rede urbana do turismo

As cidades empreendem diferentes funções no contexto das redes urbanas do turismo. Cada cidade isolada cumpre papéis específicos que participam do conjunto da rede urbana do turismo de forma integrada. Essa integração entre as cidades existe para que a rede urbana do turismo consiga desempenhar suas funções na economia do turismo. A integração entre as partes integrantes de uma rede urbana do turismo cria as condições necessárias para que os processos de produção, circulação e consumo da atividade turística aconteçam.

Quando as redes urbanas promovem as atividades de produção e circulação dos serviços, os resultados dessa dinamização econômica propagam-se de maneira diferenciada em seus setores internos. Ainda que o desenvolvimento econômico em rede seja integrado, os frutos das transformações urbanas repercutem-se com pesos diferenciados nos diversos setores que integram a rede urbana (CORREA, 2001).

Durante o processo em que o dinamismo econômico se difunde pelas redes de relações urbanas, alguns centros procuram se integrar de maneira intensiva ao processo, enquanto outros centros não o fazem do mesmo modo e nem com a mesma intensidade (CORREA, 1972).

Quando o desenvolvimento econômico se difunde de maneira diferenciada pelo interior das redes, pode se gerar uma diferenciação na hierarquia dos centros que participam da rede de distribuição (CORREA, 2001).

Os núcleos integrantes da rede urbana do turismo formam uma estrutura hierárquica que pode se organizar de diferentes modos a partir das relações entre si. Os núcleos estabelecem entre si relações verticais e horizontais que são as responsáveis diretas pela organização das hierarquias. O item seguinte irá detalhar os níveis de organização horizontal e vertical da rede urbana do turismo.

3.3.1 Níveis de organização verticais e horizontais

Os níveis de organização se estabelecem a partir do modo como os elementos integrantes de um sistema hierárquico se relacionam entre si. As relações entre os núcleos integrantes de uma rede urbana do turismo podem ser verticais ou horizontais.

Quando os elementos integrantes de uma hierarquia estabelecem relações de poder que restringem o contato livre e direto entre os mesmos e os vinculam às normas hierárquicas, as relações se caracterizam pela verticalidade. Nas relações verticais, as interações entre os elementos integrantes de uma hierarquia podem ocorrer somente entre os elementos que gozarem de um mesmo nível na hierarquia, isto é, que participarem de um mesmo setor hierárquico.

Em uma estrutura vertical, os elementos que integram o topo da hierarquia não se relacionam diretamente com os elementos que compõem sua base. Nas redes urbanas do turismo, as relações verticais podem impedir com que os núcleos de grande importância hierárquica se relacionem com os núcleos de pequena importância.

O nível de organização horizontal ocorre quando os diferentes elementos integrantes de um sistema podem estabelecer relações livres e desimpedidas entre si. Na organização horizontal, os núcleos que integram os patamares hierárquicos superiores têm uma maior liberdade para se relacionarem com os núcleos que formam os níveis inferiores da hierarquia e vice-versa.

O nível de organização horizontal de um sistema está diretamente relacionado ao nível de hierarquização do mesmo. Sistemas que cultuam um nível de organização horizontal elevado se caracterizam por apresentarem relações menos hierarquizadas entre seus elementos integrantes. Quanto mais horizontais forem as relações entre os elementos integrantes de um sistema, menos rígida será sua estrutura hierárquica.

As redes urbanas do turismo apresentam diferentes estruturas hierárquicas que variam entre sistemas mais ou menos verticalizados. Os diversos núcleos urbanos que integram a rede urbana do turismo têm níveis de importância hierárquica. As importâncias hierárquicas dos centros estão diretamente relacionadas ao tamanho das áreas que esses centros são capazes de influenciar. Centros mais importantes e de maior hierarquia exercem a influência sobre extensos domínios regionais. Os centros de pequena importância exercem influência apenas sobre pequenos domínios locais.

O poder de influência que os núcleos turísticos exercem sobre os contextos territoriais tem uma grande importância para a definição da hierarquia espacial. Por esse motivo, esse trabalho procurou identificar e classificar os núcleos urbanos do turismo utilizando a extensão territorial da zona de influência dos núcleos turísticos como um dos critérios para a criação das categorias hierárquicas. A proposta de hierarquização dos núcleos turísticos partiu do uso de critérios que relacionassem a área de influência dos núcleos turísticos, com as funções e as infra-estruturas reunidas pelos mesmos.

3.3.2 Hierarquia estrutural das redes urbanas do turismo

Os núcleos urbanos integrantes da rede urbana do turismo formam uma hierarquia composta pelos “Centros Complementares”, “Centros Locais”, “Centros regionais” e “O grande centro regional” que se apresentam nesta ordem hierárquica.

O “grande centro regional” é um núcleo que encabeça as redes urbanas do turismo. Ele é raramente encontrado nessas redes. Cada rede urbana do turismo de grande extensão se limita a ter apenas um grande centro regional. Ele corresponde aos grandes centros metropolitanos que reúnem um vasto leque de funções urbanas.

O “grande centro regional” reúne todas as funções de centros turísticos. Desde a de núcleo detentor do leque completo de infra-estrutura básica, núcleo hospedeiro, núcleo detentor de atrativos turísticos e especialmente a de núcleo detentor de portão de entrada. O “grande centro regional” reúne a função de portão de entrada para os visitantes que se originam de regiões do mesmo país, e até mesmo de outros países.

O “grande centro regional” prestador de serviços turísticos é capaz de prestar serviços turísticos de ordem superior, que não são comumente encontrados nas regiões de destino turísticos. Este é o caso dos aeroportos internacionais, serviços de visto, embaixadas, hospitais especializados, entre outros.

Como somente o “grande centro regional” é que desempenha determinadas funções de ordem superior, os habitantes e turistas que residem ou se hospedam na região de destino são obrigados a se deslocar até os mesmos para conseguirem usufruir de seus serviços. O “grande centro regional” exerce influência sobre o restante dos núcleos integrantes das redes urbanas do turismo.

Em um nível hierárquico inferior ao “grande centro regional” figura o “centro turístico regional”.

Os “centros turísticos regionais” podem ser encontrados com uma frequência maior do que os “grandes centros regionais”. Ainda assim, os “centros regionais” são pouco comuns na região de destino. A característica marcante do “centro turístico regional” é que ele reúne os bens e serviços de elevada importância para as escalas sub-regionais nas quais eles se encontram. Esse é o caso de serviços como agências de viagens e de turismo receptivo, locadoras de veículos, câmbio, hospitais regionais, pronto-socorros, aeroportos, terminal rodoviário com linhas nacionais, equipamentos de entretenimento entre outros.

Ainda que os bens e serviços reunidos pelos “centros regionais” sejam numerosos, eles não correspondem a totalidade dos bens e serviços encontrados no “grande centro regional”.

Os “centros regionais” reúnem uma grande importância para os contextos sub-regionais das regiões de destino turísticas, pois intermediam as dinâmicas que ocorrem no interior das mesmas. Esses núcleos intermediam as relações que partem dos “grandes centros regionais” para os “centros de importância local”. O papel exercido pelos “centros regionais” nas redes urbanas do turismo equivale ao papel das cidades médias nas redes urbanas convencionais.

Quanto mais comuns forem os “centros regionais” nas redes urbanas do turismo, mais completas estas redes estarão para desempenharem as atividades econômicas do turismo. Os “centros regionais” exercem um papel chave na organização da rede urbana do turismo.

O número de “centros regionais” em uma rede urbana do turismo variará conforme a complexidade dessa rede. Redes do turismo mais complexas contam com

vários “centros regionais” distribuídos pela maior parte de sua extensão. Redes urbanas do turismo em estágio de evolução incipientes apresentam poucos ou nenhum “centro regional”.

Outro centro que integra as redes urbanas do turismo e que apresenta uma relevância que se restringe à escala local é chamado de “centro local”.

Os “centros locais” do turismo são bastante comuns e exercem funções para áreas bastante restritas que se resumem ao raio de influência de seus atrativos turísticos mais próximos (BERRY, 1971). Eles reúnem somente as funções de centros hoteleiros e centros reunidores de atrativos turísticos. Os equipamentos mais comuns encontrados nos “centros locais” são bares, restaurantes e mercados.

Os “centros turísticos locais” encontram-se subordinados aos “centros turísticos regionais” e exercem funções em conjunto com os mesmos na cadeia de relações do turismo. Os turistas que se encontram hospedados nos “centros locais” recorrem aos serviços encontrados nos “centros regionais” quando não podem encontrar esses serviços na escala local.

Além dos “centros turísticos locais” existem núcleos que não têm qualquer importância central. Estes são as “localidades complementares” que não dispõem de qualquer estrutura turística. Por esse motivo, elas não têm condições de desempenharem funções turísticas. A idéia de “localidades complementares” foi adaptada do conceito de Localidades Complementares de Christaller (1966). Para Christaller, as Localidades complementares são núcleos que participam das redes urbanas e que são incapazes de comercializarem e produzirem quaisquer gêneros elementares ao consumo diário.

As localidades complementares situam-se em geral em áreas que vivem das atividades produtivas ligadas ao campo e à extração mineral (CHRISTALLER, 1966). Por estar localizadas em áreas com inúmeros atributos naturais, as “localidades complementares” dispõem de potenciais turísticos que não são estruturados para a atividade do turismo.

As “localidades complementares” além de participarem das redes urbanas convencionais, também participam das redes urbanas do turismo. Elas se localizam em geral nas porções periféricas das redes urbanas do turismo.

Entre todos os centros que compõem a hierarquia das redes urbanas do turismo as “localidades complementares” são os únicos núcleos que não apresentam condições para exercerem influência sobre suas regiões próximas. As “localidades complementares” não dispõem de equipamentos turísticos e nem equipamentos urbanos,

logo, são incapazes de atrair pessoas e desempenhar papéis de maior relevância na rede urbana do turismo.

Com a exceção das “localidades complementares”, todos os núcleos integrantes da rede urbana do turismo concentram equipamentos no espaço geográfico. É através desses equipamentos que os núcleos conseguem exercer influência sobre contextos regionais (PAGE & HALL 1999).

Os núcleos que integram as redes urbanas do turismo fornecem bens e serviços a várias localidades que não têm acesso direto a esses bens e serviços. As relações econômicas que os núcleos estabelecem com as zonas sem estruturação fazem com que as mesmas zonas passem a depender dos centros. É essa relação de dependência que faz com que os núcleos turísticos exerçam influência sobre as zonas atendidas pelos seus equipamentos e serviços.

A zona de influência pode ser pensada tanto na escala de um único núcleo turístico, quanto também na escala de vários núcleos turísticos em rede. Quando o foco de análise não se restringe somente a um núcleo e abrange também toda a rede de núcleos envolvida em atividades do turismo, a zona de influência compreendida pelo conjunto de núcleos assume uma extensa e complexa dimensão.

3.4 As zonas de influência das redes urbanas do turismo

As zonas de influência dos centros turísticos consistem as áreas servidas pelos núcleos urbanos prestadores de serviços turísticos. As zonas de influência compreendem as áreas onde os usuários dos serviços turísticos podem ser encontrados, isto é, as zonas nas quais os turistas se hospedam (ROCHEFORT, 1998).

A idéia de zona de influência remete aos estudos da geografia urbana que foram realizados a partir da nova geografia. O estudo das áreas de influência foram inspirados nos princípios da teoria gravitacional. Essa teoria pressupõe que o poder de atração é diretamente proporcional ao tamanho da massa e inversamente proporcional à distância. A partir dos princípios dessa teoria os estudiosos procuravam delimitar quais seriam as áreas de influência dos núcleos urbanos.

As zonas de influência dos centros urbanos do turismo compreendem os limites espaciais nos quais esses núcleos podem desempenhar funções turísticas. Os limites são expressos por raios que partem dos centros.

3.4.1 Limiar e alcance das zonas de influência do turismo

Um dos elementos que caracterizam os bens e serviços turísticos é o tamanho dos mercados aos quais esses bens e serviços são ofertados. Para Christaller, os bens e serviços demandam mercados com diferentes dimensões para que sejam vendidos com lucro. Christaller criou o conceito de alcance espacial para determinar os limites das áreas de mercado que reúnem os consumidores necessários para o consumo de um determinado bem ou serviço.

A mínima área de mercado reunidora de um número suficiente de consumidores capazes de gerar volume de vendas lucrativos para um determinado bem ou serviço turístico é denominada de limiar mínimo de alcance.

Em grande parte dos casos, os bens e serviços demandam mercados tão grandes para serem consumidos que suas vendas necessitam extrapolar os limites das aglomerações onde são produzidos para serem realizadas por residentes em outros núcleos urbanos. Para isso, os consumidores necessitam deslocar-se de suas cidades até os centros principais para realizarem as operações de compra.

Os bens e serviços turísticos de ordem superior estendem seus mercados por amplos territórios até um limite em que os consumidores estarão dispostos a se deslocar de suas cidades para adquirí-los nos centros principais.

A distância máxima que as populações estão inclinadas a se deslocarem de suas residências aos principais centros urbanos para adquirirem bens e serviços é chamada de “limiar máximo de alcance de um bem”. Os bens e serviços superiores apresentam limiares máximos extensos, pois, o valor que é utilizado para se adquirir o bem é, proporcionalmente, elevado em relação ao custo do transporte (CHRISTALLER, 1966). (FIG. 9-A)

Por outro lado, os bens e serviços de ordem inferior, por serem fabricados com pouca tecnologia e baixo valor agregado, têm valores de comercialização tão baixos que não estimulam os consumidores a se deslocarem por grandes distâncias para adquirí-los. Os bens e serviços de ordem inferior exigem de seus investidores um pequeno grau de investimento e, por isso, não necessitam de mercados extensos para ter um volume de vendas que garanta lucro. Seus limiares de venda são, portanto, pouco extensos. (FIG. 9-B).

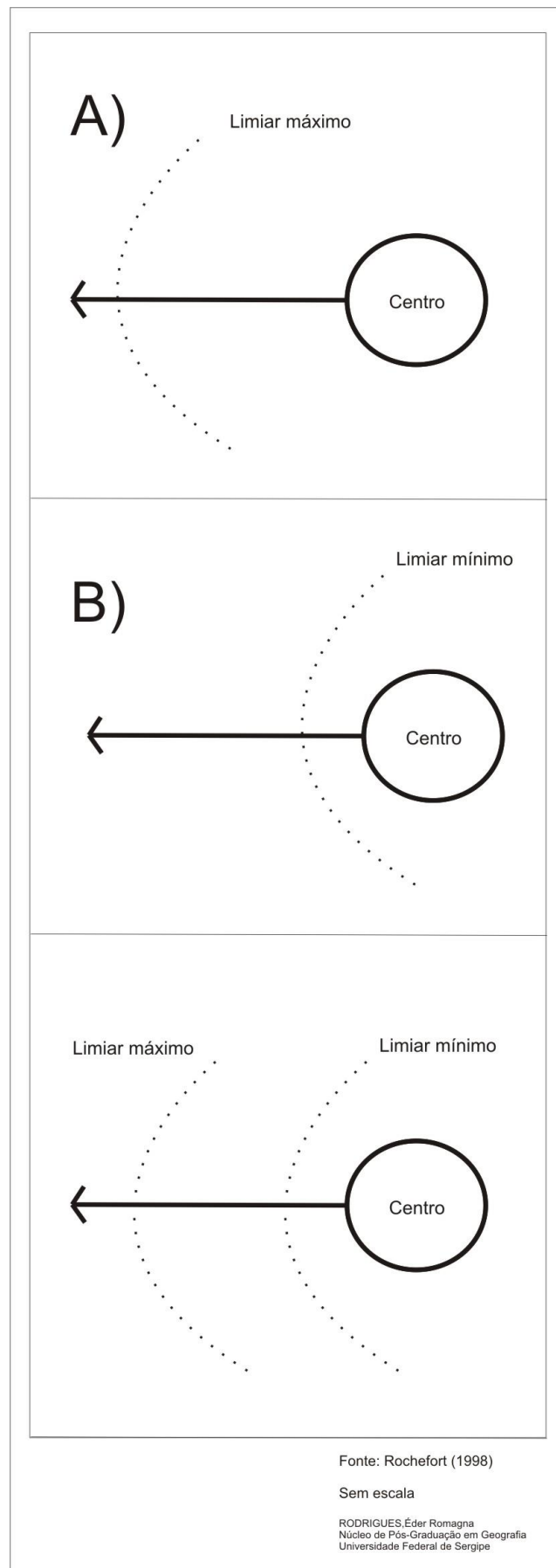


FIGURA 9 - Limiares de alcance máximo e mínimo de um bem -1998

As áreas de mercado que reúnem a demanda necessária para que um serviço turístico seja vendido podem variar de tamanho. Embora seus tamanhos sejam variados, todas elas se encontram subordinadas a um centro urbano principal. O item seguinte irá analisar o papel exercido pelos centros urbanos principais nas zonas de influência do turismo.

3.4.2 O papel de influência dos centros turísticos

Em geral, em uma região de destino onde ocorre a produção e a prestação de serviços turísticos, um centro ocupa o papel de destaque. Esse centro reúne as funções mais importantes de uma região de destino. Como apenas um centro reúne todas as funções de uma região de destino, os consumidores existentes nas mesmas se dirigem a esse único centro para realizar as atividades de compra de bens e serviços.

Existem casos em que o consumidor é obrigado a se deslocar para um centro de maior importância regional para desfrutar de um serviço que não é encontrado em seu centro mais próximo. Neste caso, o consumidor se desloca em direção ao centro de maior importância regional. Esse centro apresentará uma área de influência maior.

Quando turistas hospedados em uma pequena zona têm necessidade de um serviço que não encontram em um centro local, recorrem diretamente a um centro regional. Esse centro regional apresenta uma área de influência mais abrangente que se superpõe às áreas de influência dos pequenos centros (DERRUAU, 1967; ROCHEFORT, 1998). Nas atividades que envolvem o consumo de serviços turísticos, o consumidor pode ser também obrigado a se deslocar entre inúmeros destinos turísticos.

Para que os viajantes possam realizar atividades de lazer turísticas, eles são levados a se deslocar entre diferentes núcleos turísticos em diferentes momentos de sua viagem. Nesses núcleos é que eles usufruem das funções turísticas oferecidas pelos mesmos.

Os turistas, nesse caso, são obrigados a se sujeitar às zonas de influência durante os fluxos de viagens e durante os fluxos de traslado no interior das regiões de destino.

As pessoas que residem nos grandes centros emissores de um país e que reúnem condições financeiras para serem potenciais consumidores de viagens turísticas estão constantemente sendo submetidos à influência exercida pelas regiões de destino turísticas. Essa influência acontece, pois as regiões de destino são vendidas a inúmeros centros emissores através de publicidade e mídia. Quando os potenciais consumidores

das atividades turísticas têm acesso à publicidade e à mídia, eles são atraídos para as áreas de destino e, com isso, se mostram submetidos aos centros de influência do turismo.

Os turistas, ao realizarem suas viagens, são submetidos à influência dos núcleos turísticos existentes nas regiões de destino. Quando o turista chega à região de destino, ele continua a estar subordinado a essa mesma zona de influência, pois ele passa a depender da mesma para realizar atividades durante sua estada (FIG. 10).

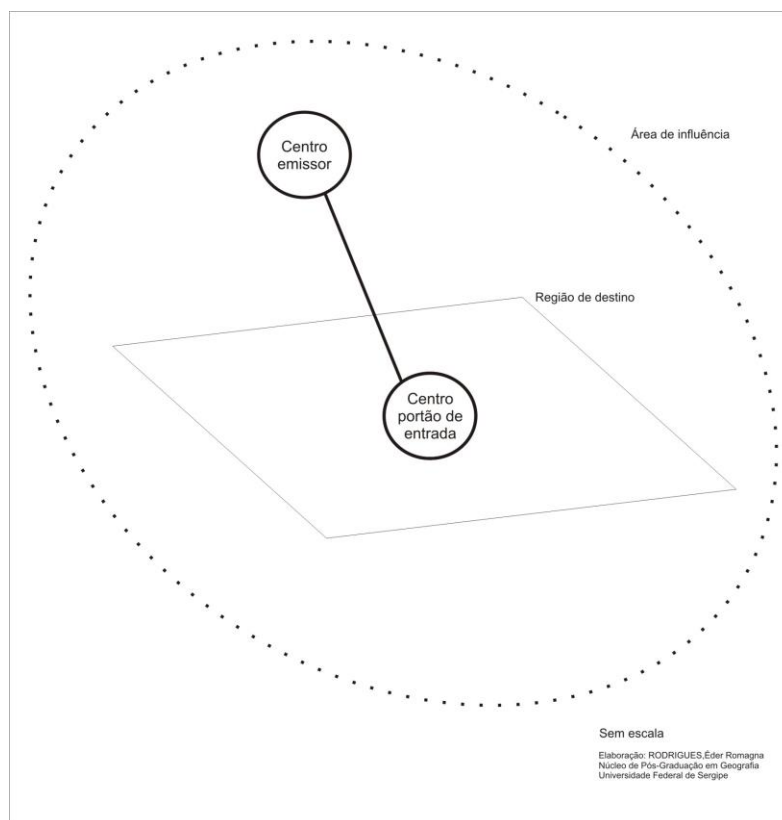


FIGURA 10 - Área de influência durante os fluxos de viagens-2011

As redes urbanas do turismo representam diferentes zonas de influência nas áreas de destino turísticas. As áreas de influência do turismo podem compreender as áreas percorridas pelos turistas durante seus movimentos turísticos de traslado. Isto é, durante os movimentos exercidos pelo turista no interior das áreas de destino.

Os deslocamentos de traslado compreendem os movimentos que ocorrem internamente às regiões de destino. Esses movimentos compreendem os pequenos passeios entre os núcleos que integram as redes urbanas do turismo.

Em uma viagem turística por uma região de destino, o turista se desloca entre diversos centros turísticos para usufruir de diferentes funções que raramente encontram-

se disponíveis em um único centro. Logo, o turista ao longo de sua viagem se sujeita a inúmeras zonas de influência pertencentes a diferentes centros turísticos (FIG. 11).

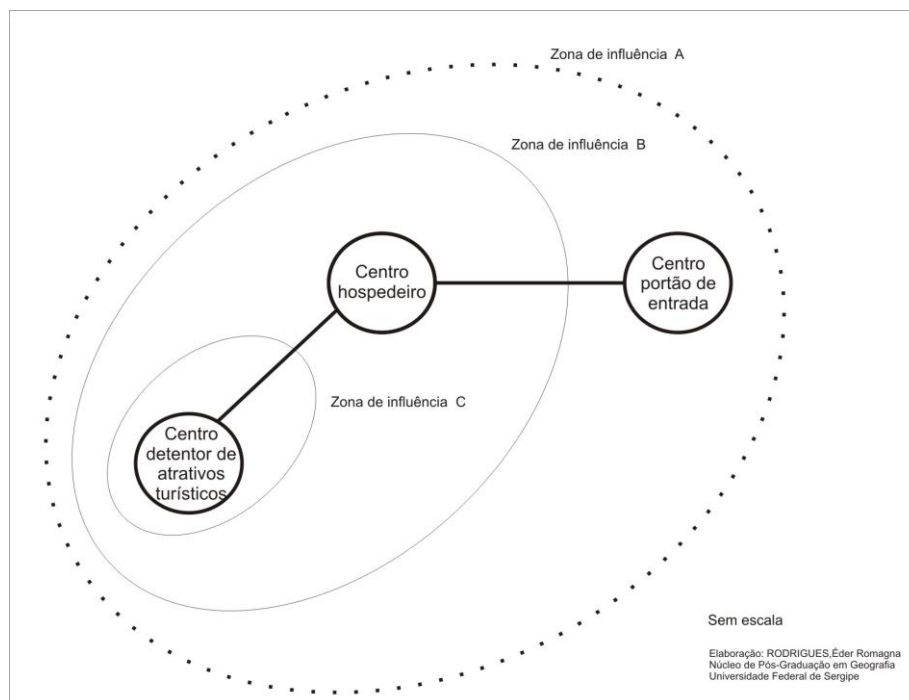


FIGURA 11 - Área de influência durante os fluxos de traslado-2011

O turista se vê em diferentes momentos de sua viagem submetido ao raio de influência de algum centro turístico da região de destino. O turista é obrigado a realizar constantes deslocamentos para desfrutar de diferentes serviços em diferentes núcleos especializados em funções específicas (FIGURA 11).

Durante uma viagem, o turista se desloca entre uma variedade de contextos espaciais que compreendem os centros onde os turistas têm acesso aos serviços e facilidades turísticas e as zonas isoladas e desabitadas onde os turistas visitam os elementos paisagísticos naturais. Essas zonas isoladas encontram-se subordinadas à influência dos núcleos turísticos, pois não contam com infra-estruturas turísticas necessárias para atenderem satisfatoriamente os grupos de viajantes. A essas regiões desabitadas é atribuído o nome de regiões periféricas.

Apesar das regiões periféricas apresentarem uma pequena importância para a dinâmica econômica dos grandes centros, estão profundamente relacionadas com a dinâmica espacial das redes urbanas do turismo.

3.5 A relação entre as zonas periféricas e as redes urbanas do turismo

O turismo é uma atividade econômica que evita se estabelecer nos lugares centrais. O turismo evita se estabelecer nos locais onde as aglomerações industriais encontram-se regularmente organizadas (CHRISTALLER, 1963). O turismo consiste a única atividade econômica capaz de ser empreendida em localidades pouco habitadas e isoladas dos centros urbanos.

O turismo, ao contrário das atividades econômicas que procuram concentrar-se em núcleos densamente povoados, é uma prática que busca excepcionalmente a periferia das áreas de ocupação humana e industrial para usufruir dos atributos naturais e paisagísticos que estiverem preservados nas mesmas (EUFRÁSIO, 1996).

Não é possível se precisar com exatidão a localização e nem a extensão das localidades periféricas. Enquanto as localidades centrais podem ser identificadas e mapeadas com leis exatas de localização, os estudos que visam identificar as localidades periféricas são, sobretudo, imprecisos (MELLO E SILVA, 1997).

O processo de expansão do turismo das áreas centrais para as zonas periféricas tem sido estudado por diferentes autores e conforme diferentes linhas de análise. Boa parte dos estudos que contemplam o fenômeno de expansão do turismo dos centros em direção às periferias têm se pautado na análise das fases de evolução das localidades periféricas. Esses estudos buscam detalhar quais são as transformações vivenciadas pelas localidades periféricas durante o advento da atividade turística em fases de evolução. Os estudos de Christaller (1963) e Butler (1980) podem ser elencados como exemplos dessa linha de análise.

A análise do processo de expansão centro-periferia do turismo também pode ocorrer em uma perspectiva regional. A análise regional consiste na localização das áreas centrais e das áreas periféricas e identificação dos movimentos de expansão do turismo pelas mesmas. Os trabalhos do brasileiro Sylvio Bandeira Mello e Silva (1997) e do israelense Shaul Krakover (2004) podem ser apontados como exemplos que utilizam essa linha de análise.

Embora os estudos regionais tenham elucidado vários aspectos do fenômeno de expansão centro-periferia do turismo, esses estudos não utilizam a análise das redes urbanas do turismo como base de reflexão. As redes urbanas do turismo têm uma grande importância no processo de expansão centro-periferia do turismo.

A rede urbana do turismo é a base territorial na qual ocorrem os movimentos de expansão da atividade turística. As redes urbanas do turismo são os elementos espaciais que difundem o impulso da atividade turística das áreas centrais para as zonas periféricas.

Para Mello e Silva (1997), a teoria das localidades periféricas pode ser derivada da teoria das localidades centrais. Entretanto, na concepção de Barros (1998), existe uma relação próxima entre o desenvolvimento das localidades centrais e o desenvolvimento das regiões periféricas.

Tendo em vista a importância que as redes urbanas do turismo apresentam para o fenômeno de difusão da atividade turística pelas regiões periféricas esse trabalho propõe detalhar os aspectos envolvidos pelo processo de expansão das redes urbanas do turismo.

4 A EXPANSÃO ESPACIAL DAS REDES URBANAS DO TURISMO

A expansão espacial das redes urbanas do turismo compreende a expansão física e estrutural da rede de núcleos prestadores de serviços turísticos. Esse processo tem como origem o surgimento de uma rede de núcleos turísticos em uma zona periférica. O processo de expansão da rede urbana do turismo se caracteriza pela expansão numérica dos núcleos urbanos que integram a cadeia de relações do turismo.

O processo de expansão da rede urbana do turismo compreende um movimento de difusão espacial no qual o turismo se desloca de seus centros originais em direção às zonas periféricas. O turismo tende a se difundir das zonas centrais às regiões periféricas, pois os agentes do turismo buscam constantemente desenvolver nessas zonas periféricas novos destinos turísticos. São nas zonas periféricas em que os agentes operadores da atividade turística conseguem desenvolver novos destinos com atrações turísticas inovadoras. O turismo busca sempre atender as necessidades crescentes dos turistas por atrações que sejam diferentes das que já existem no mercado turístico (SONEIRO, 1991).

A expansão da rede urbana do turismo pode se manifestar de diversas formas no espaço. A origem e o desenvolvimento de redes de núcleos turísticos tende a produzir estruturas espaciais com diferentes formas e extensões. O próximo item irá detalhar os tipos de expansão das redes urbanas do turismo.

4.1 Tipos de expansão espacial do turismo

O turismo pode expandir espacialmente de três formas: Crescimento concêntrico, desenvolvimento em profundidade e extensão lateral. O crescimento concêntrico ocorre quando o turismo se estende a partir de um núcleo central de origem, para uma área situada no raio de influência desse centro (FIG. 12) (STANSFIELD, 1969).

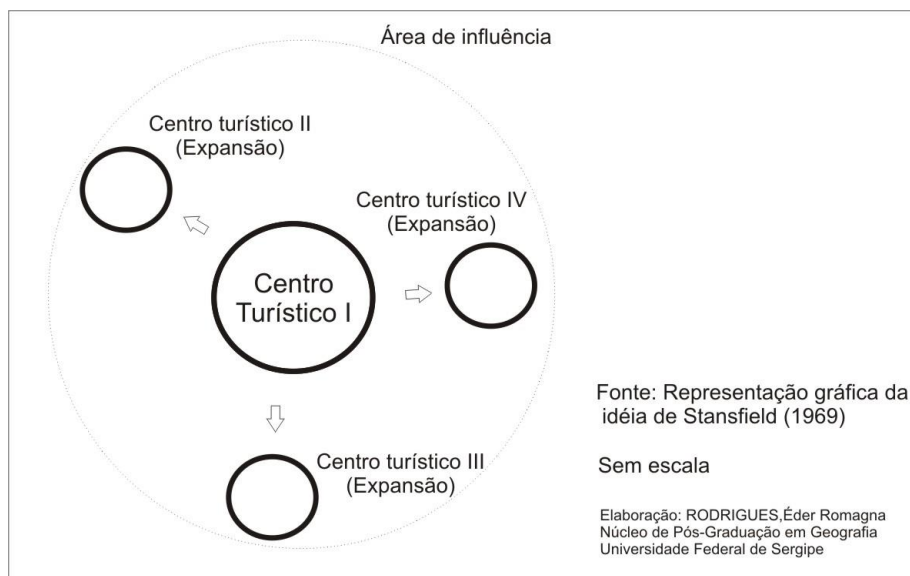


FIGURA 12 - Expansão espacial de forma concêntrica (STANSFIELD, 1969)

O desenvolvimento em profundidade ocorre quando o turismo se expande a partir de um eixo principal. Esse eixo se origina em um núcleo turístico principal. Esse movimento abre frentes de expansão que partem do ponto onde está situado o núcleo turístico principal em direção ao interior de uma região de destino (FIG. 13).

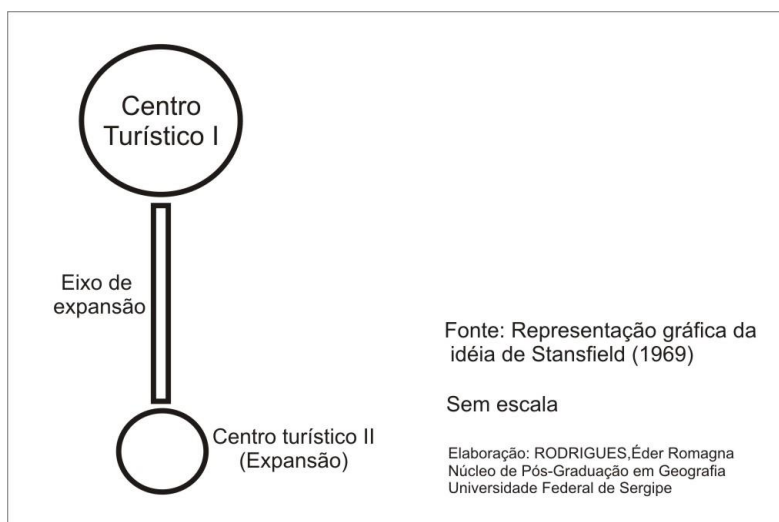


FIGURA 13 - Expansão espacial em profundidade (STANSFIELD, 1969)

A expansão espacial do turismo em zonas costeiras também obedece o padrão de extensão lateral. A extensão lateral ocorre quando novos núcleos turísticos surgem em uma linha paralela à orla marítima. Esse padrão linear reflete uma orientação espacial

do turismo em relação ao centro principal de atrações que é a praia (FIG. 14) (STANSFIELD, 1969) .

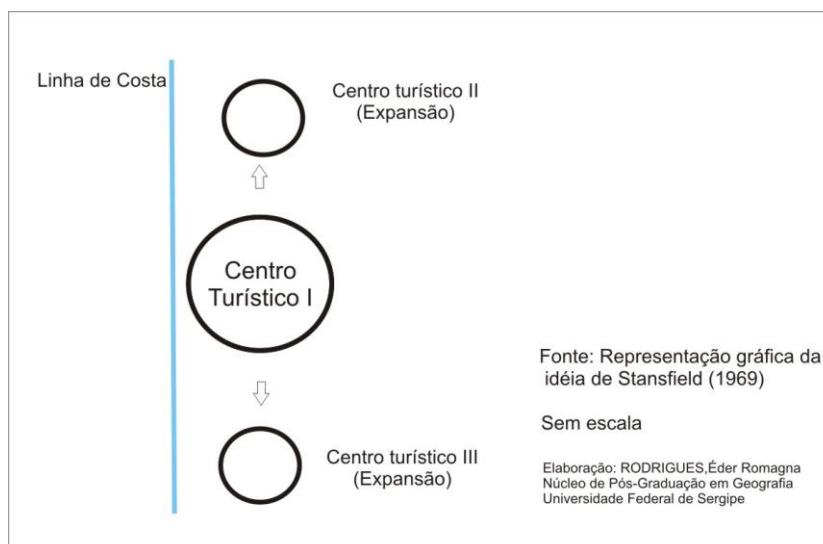


FIGURA 14 - Expansão espacial linear (STANSFIELD,1969)

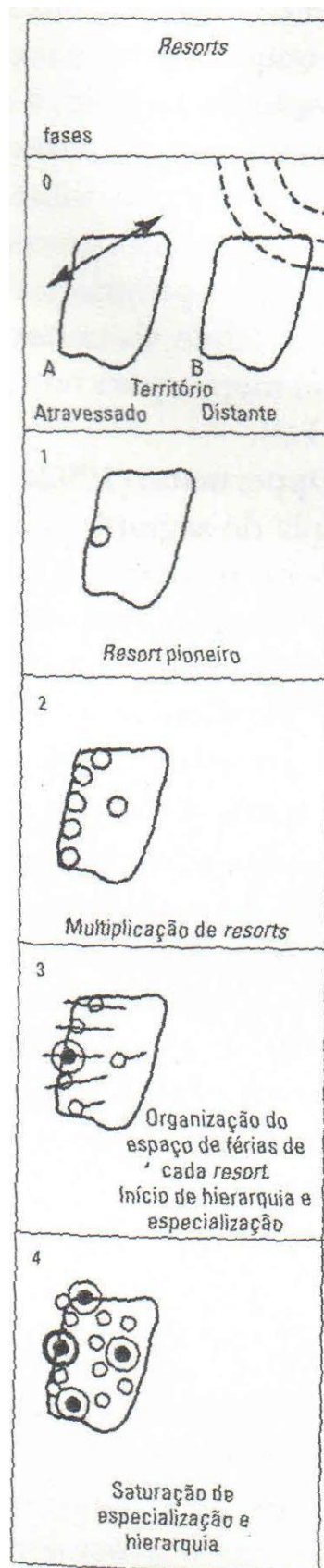
Os tipos de expansão espacial compreendem alguns parâmetros de análise das redes urbanas do turismo. Para além dos tipos, a expansão espacial das redes urbanas do turismo também pode ser apreendida conforme várias escalas de análise. O próximo item irá detalhar quais são as escalas de análise envolvidas durante a expansão das redes urbanas do turismo.

4.2 Expansão espacial do turismo: Escalas de análise

Ao longo da história, vários autores buscaram compreender as nuances envolvidas na expansão espacial do turismo. Para Miossec (MIOSSEC, 1976 apud GIOTART, 1990), a expansão espacial dos espaços turísticos é marcada por uma série de fases de evolução. Este autor desenvolveu um diagrama para representar as diferentes fases de evolução pelas quais as destinações turísticas vivenciam durante seu processo de desenvolvimento. Para ele, a gênese e a evolução dos núcleos turísticos está relacionada à transformação das destinações turísticas, das infra-estruturas de transporte, da percepção espacial dos turistas e das respostas da população receptiva.

O autor Jean Miossec (MIOSSEC,1976 apud GIOTART, 1990) identificou que a origem de uma região de destino está relacionada ao surgimento de uma estação

pioneira (FIG. 15). Posteriormente, as destinações turísticas se multiplicam numericamente. Com a expansão e evolução das destinações turísticas, passam a se organizar em uma hierarquia definida entre centros de maior e menor importância estrutural. A última fase de desenvolvimento está relacionada a uma hierarquização completa das destinações turísticas e sua saturação (FIG. 15).

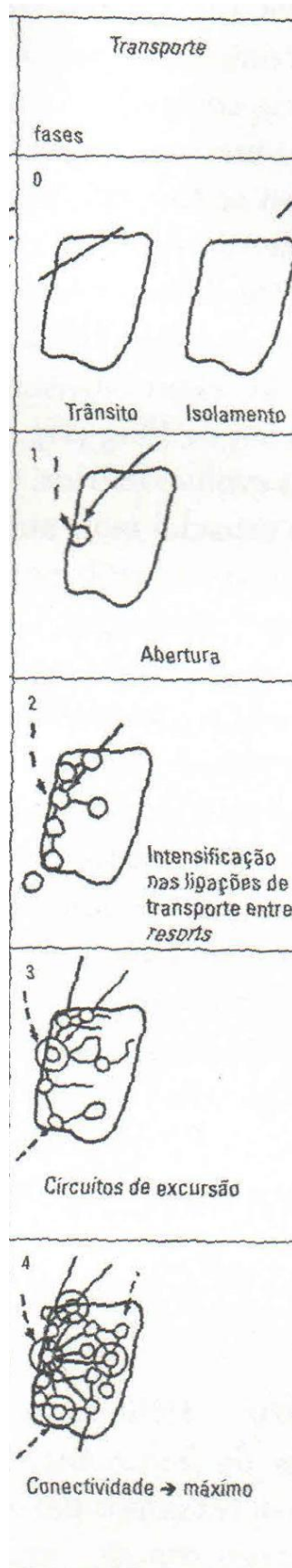


Fonte: Miossec (1976) apud Giotart (1990) p.113

FIGURA 15 - Modelo de evolução de destinos turísticos de Miossec 1976

Na concepção de Miossec (MIOSSEC, 1976 apud GIOTART, 1990) a evolução histórica das destinações turísticas está relacionada às transformações no modo como as mesmas estabelecem interações entre si. Ao longo das fases de evolução, as destinações turísticas passam a se interagir de diferentes maneiras. Boa parte dessa interação está relacionada à integração viária das mesmas.

A primeira fase de evolução de uma região de destino é caracterizada pela abertura de uma via de acesso que estabelece a conexão do exterior com a estação pioneira (FIG. 16). A segunda fase é marcada por uma unificação viária entre as destinações, e consequente ampliação do tráfego de visitantes. Na terceira fase, a integração viária possibilita que os turistas possam realizar circuitos de excursões. Já na quarta e última fase a conectividade entre as destinações é máxima (FIG. 16).



Fonte: Miossec (1976) apud Giotart (1990) p.113

FIGURA 16 - Modelo de evolução dos transportes de Miossec - 1976

A análise da evolução dos núcleos integrantes de uma região está profundamente relacionada à evolução dos transportes. O processo de expansão de uma rede urbana está estritamente relacionado à evolução da malha viária que lhe oferece suporte. A evolução da malha viária influencia diretamente o processo de desenvolvimento da rede urbana do turismo. O próximo item irá descrever e analisar o processo de evolução da malha viária em uma região de destino turístico litorânea.

4.3 A expansão da malha viária de uma região de destino turístico litorânea

As vias rodoviárias que integram uma região de destino litorânea formam um sistema. Este sistema é composto por diferentes tipos de vias que cumprem diferentes papéis para o desenvolvimento da atividade turística. As vias se diferem de acordo com o tamanho, com a extensão e, principalmente, com a localização que ocupam em uma região de destino. A posição que as vias rodoviárias ocupam nas regiões de destino, e o modo como as mesmas integram essas regiões fazem com que as mesmas reúnam características que as diferenciam entre si.

Existem três tipos principais de vias em uma região de destino litorânea. Esses três tipos de vias formam a estrutura de acesso de uma região de destino. Entre as vias mencionadas figuram o “Principal eixo longitudinal”, as “Rodovias secundárias de acesso ao litoral” e os “Sub-eixos costeiros de desenvolvimento turístico” (FIG. 17).

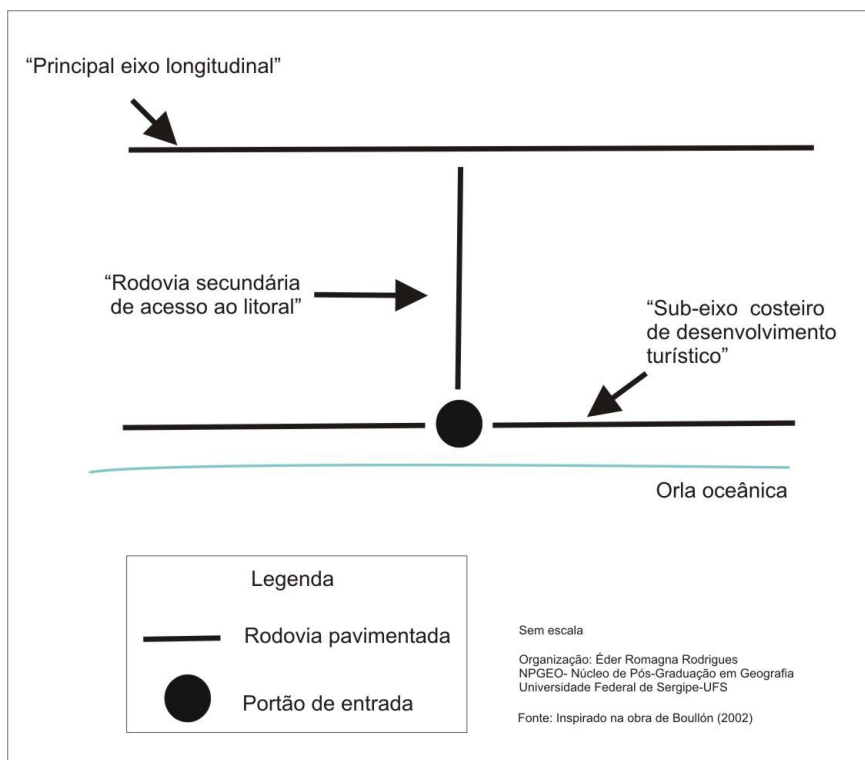


Figura 17 - Elementos integrantes da malha viária de uma região de destino litorânea

O primeiro corredor a ocupar uma região de destino é chamado de “Principal eixo longitudinal”. Essas rodovias litorâneas formam eixos longitudinais que interligam o litoral de uma região de destino de norte a sul (FIG. 18- A). O “Principal eixo longitudinal” apresenta, em geral, uma enorme extensão territorial, fazendo com que o mesmo esteja presente em todas as regiões de destino.

Uma das funções do “Principal eixo longitudinal” é possibilitar a circulação dos visitantes de suas regiões de origem à região de destino. Outra função do “Principal eixo longitudinal” é possibilitar a circulação de visitantes no interior de uma região de destino.

O “Principal eixo longitudinal” é formado por uma rodovia litorânea que é paralela à zona costeira. Essa rodovia não estabelece contato direto com a orla oceânica. (FIG. 18- A). Para que os viajantes que trafegam pelo “Principal eixo longitudinal” possam ter acesso à orla litorânea, é necessário que os mesmos utilizem vias secundárias da malha viária chamadas de “Rodovias secundárias de acesso ao litoral”. (FIG. 18- B).

As “Rodovias secundárias de acesso ao litoral” são construídas posteriormente ao “Principal eixo longitudinal”. Elas são construídas a partir do “Principal eixo longitudinal” e interligam essa rodovia à orla litorânea (FIG. 18- B).

Ainda que o “Principal eixo longitudinal” tenha uma importância para a integração da área, não é possível menosprezar o papel exercido pelas “Rodovias secundárias de acesso ao litoral”, pois são estas vias que possibilitam a ocupação direta da orla marítima.

As “Rodovias secundárias de acesso ao litoral” compreendem as vias que conduzem a ocupação da orla marítima. Os trechos da orla que são pioneiramente interligados por “Rodovias secundárias de acesso ao litoral” costumam se tornar as áreas turísticas de maior importância em uma região de destino. Este é o exemplo dos núcleos urbanos litorâneos que passam a ser interligados por essas rodovias. Após serem interligados pelas “Rodovias secundárias de acesso ao litoral” esses núcleos passam a ter comunicação fácil e rápida às principais rodovias regionais e, com isso, se tornam os pontos obrigatórios de passagem para os turistas que visam explorar a região de destino (FIG. 18- B)..

Os núcleos após serem interligados por “Rodovias secundárias de acesso ao litoral” se transformam em “Portões de entrada” regionais (FIG. 18- B). Eles se transformam em “Portões de entrada” pois, com a “Rodovia secundária de acesso ao litoral”, esses núcleos passam a ser um ponto de passagem obrigatório para os visitantes que ingressam na região turística, e que têm como destino outras destinações situadas na orla litorânea.

A importância dos “portões de entrada” não se resume ao fato desses núcleos disporem de importantes vias de acesso, mas, também, elas apresentam ligações viárias diretas com os demais núcleos litorâneos da região de destino. As rodovias que interligam os “portões de entrada” aos demais núcleos são, em geral, as últimas rodovias a serem edificadas em uma região de destino.

As últimas rodovias litorâneas a serem edificadas em uma região de destino se estendem a partir do portão de entrada. Elas são chamadas de “sub-eixos costeiros de desenvolvimento turístico” (FIG. 18- C).

Os “sub-eixos costeiros de desenvolvimento turístico” são formados quando a malha viária se expande a partir dos portões de entrada. Os “sub-eixos costeiros de desenvolvimento turístico” formam a estrutura viária necessária para que o turismo possa se desenvolver na orla litorânea. É a partir dos “sub-eixos costeiros de

desenvolvimento turístico” em que o turismo é capaz de se desenvolver nos núcleos urbanos litorâneos (FIG. 18- C).

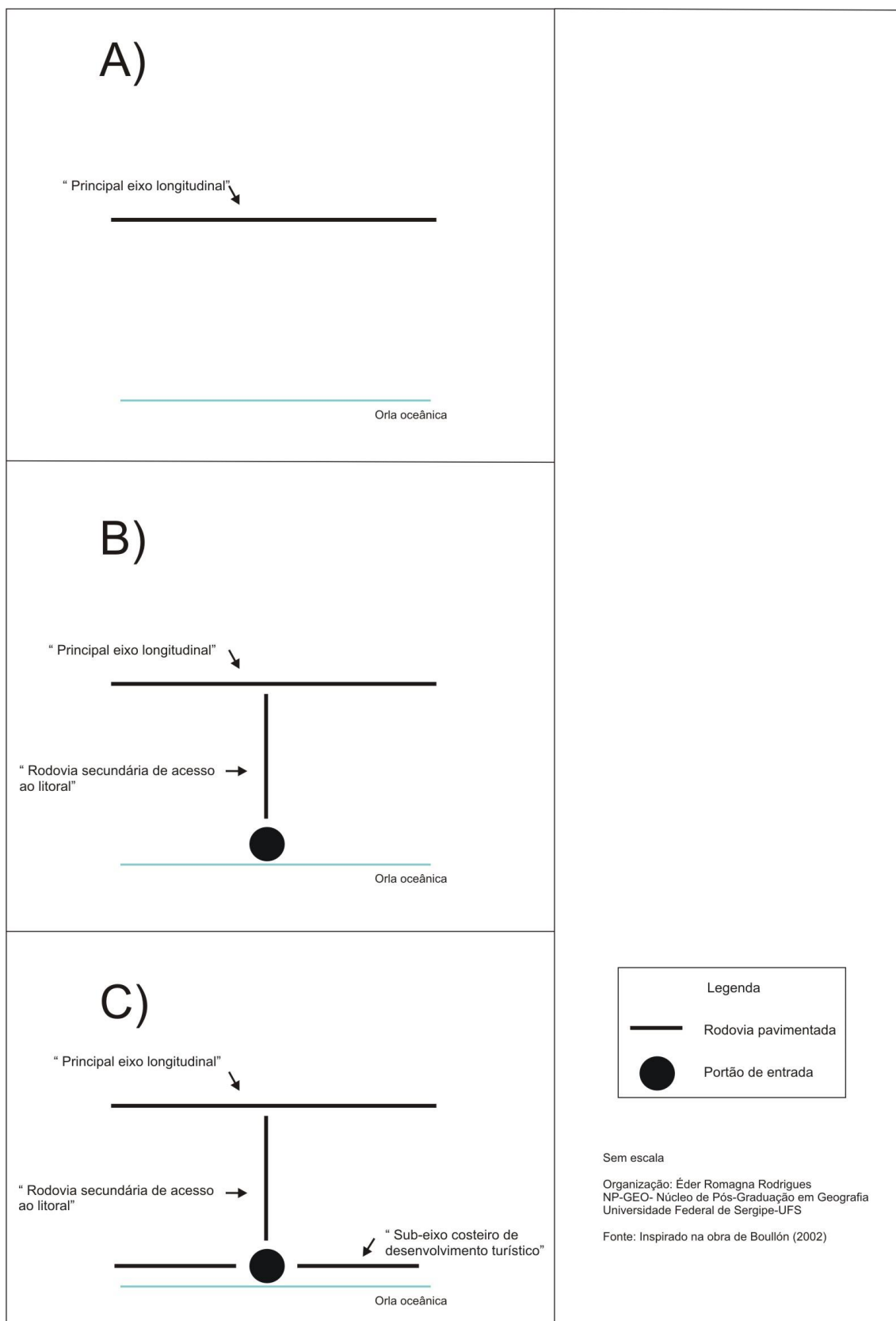


Figura 18 - Evolução da malha viária em uma região de destino litorânea

As vias de transporte possuem uma importância ímpar na estruturação das regiões de destino litorâneas. É através delas em que o turismo se desenvolve. Toda a vida das regiões turísticas está diretamente vinculada às vias de transporte.

O modelo empírico desenvolvido por Taafle et alli, busca identificar os processos de evolução das redes de transporte e o modo como elas influenciam a organização espacial do mundo subdesenvolvido (TAAFLE & MORRIL & GOULD, 1963 apud MELLO E SILVA & SILVA, 1989).

Para esses autores, os transportes constituem um fator de desenvolvimento econômico para os países subdesenvolvidos. A condição para que essas áreas possam se desenvolver economicamente é a melhoria da acessibilidade interna.

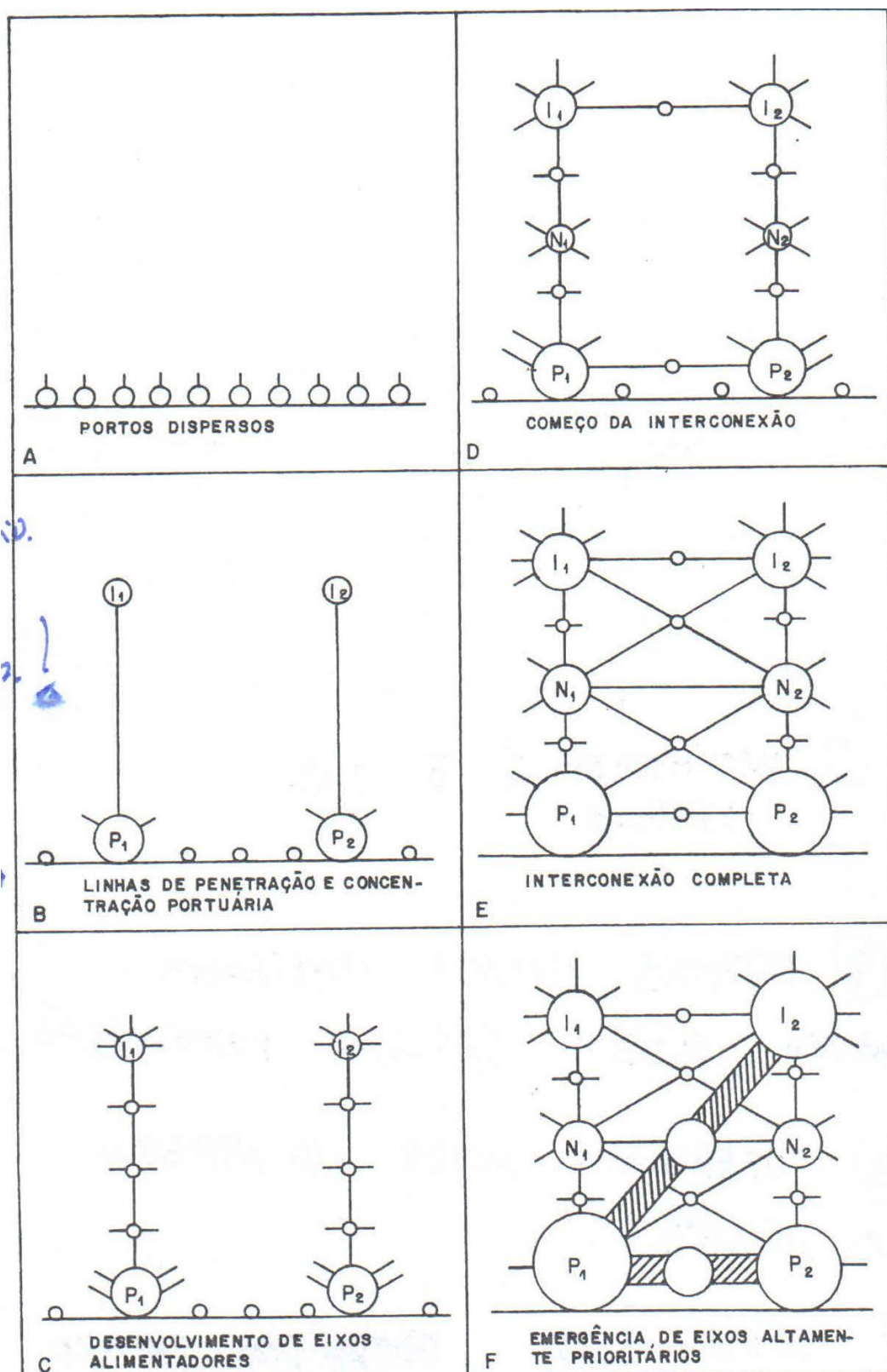
Taafle, Morrill e Gould realizaram uma análise da difusão espacial das rodovias e das ferrovias em Gana e na Nigéria. A partir das observações, identificaram irregularidades e foram feitas generalizações sobre os estágios de evolução de uma rede de transporte (TAAFLE & MORRIL & GOULD, 1963 apud MELLO E SILVA & SILVA, 1989).

O estágio A representa o princípio do processo de colonização. Neste estágio, pequenos portos se espalham ao longo da costa. A interação entre os pequenos portos de comércio é pequena, com exceção da pesca de subsistência (FIG. 19-A)(TAAFLE & MORRIL & GOULD, 1963 apud MELLO E SILVA & SILVA, 1989).

O estágio B se caracteriza pelo surgimento das principais linhas de penetração de ocupação do litoral para o interior. Os portos estendem seus mercados para os centros do interior (FIG. 19-B).

O estágio C é caracterizado pelo aparecimento de ramais que são direcionados para os principais portos e centros do interior, (FIG. 19-C) enquanto o estágio D é caracterizado pelo surgimento de pequenos núcleos ao longo das rotas principais, além da interconexão da rede (FIG. 19-D) (TAAFLE & MORRIL & GOULD, 1963 apud MELLO E SILVA & SILVA, 1989).

No estágio E observa-se a concentração dos núcleos urbanos no interior. Os novos núcleos capturam a hinterlândia dos pequenos núcleos (FIG. 19-E). O estágio F “reflete um estágio de maturidade econômica e desenvolvimento urbano” (TAAFLE & MORRIL & GOULD, 1963 apud MELLO E SILVA & SILVA, 1989:27), sendo marcado pelo adensamento das vias de transporte e consolidação de estradas-tronco de alta prioridade que ligam os maiores centros urbanos do país (FIG. 19-F).



Fonte: Taafle & Morril & Gould (TAAFLE & MORRIL & GOULD, 1963 apud MELLO E SILVA & SILVA, 1989)
p.24

FIGURA 19 - Modelo de evolução das redes em países subdesenvolvidos por Taafle et alli-1963

Muitas das etapas de evolução identificadas no modelo de Taafle et alli apresentam relação com a expansão espacial das redes urbanas do turismo. Os transportes e as frentes de expansão contém aspectos que se assemelham à expansão da rede urbana do turismo.

Este trabalho está amparando nas bases teóricas desenvolvidas no pensamento de Taafle et alli para desenvolver um modelo de evolução das redes urbanas do turismo (TAAFLE & MORRIL & GOULD, 1963 apud MELLO E SILVA & SILVA, 1989:27). O modelo de evolução da rede urbana do turismo consiste um diagrama contendo uma rede de núcleos disposta em uma estrutura linear. A evolução da rede urbana do turismo é representada em etapas que compreendem desde a origem até a evolução máxima da rede de núcleos (FIG. 20).

4.4 A evolução da rede urbana do turismo

4.4.1 Primeira fase: Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística

Na primeira fase evolutiva a região de destino exerce o turismo de forma precária. Os núcleos urbanos realizam um turismo de fluxos locais que se mostra desvinculado dos movimentos turísticos de massa. A maior parte do turismo que ocorre entre os núcleos é motivada por visitas familiares ou viagens com conotação religiosa.

Os núcleos urbanos não exercem atividades turísticas, pois ainda não possuem equipamentos de recepção turística para motivarem fluxos turísticos. A falta de estrutura dos núcleos para as atividades turísticas não se restringe à infra-estrutura turística, mas se estende à falta de estrutura de transporte e acesso. Não existem ligações viárias entre os núcleos (FIG. 20-A). Logo, não existem registros de significativa movimentação de viajantes entre os núcleos urbanos.

Em meio a esse conjunto de condições, existe uma astenia de trocas entre os núcleos urbanos. A inexistência de trocas impede que o desenvolvimento econômico dos núcleos aconteça. Como resultado, os poucos núcleos que integram a orla litorânea não possuem variações significativas em seus níveis de desenvolvimento estruturais para o turismo (FIG. 20-A).

A atividade turística de massa se mostra inviável nas condições apresentadas durante a primeira fase de evolução da rede urbana do turismo. O turismo de massa só

passa a se desenvolver efetivamente a partir da segunda fase de evolução da rede urbana do turismo.

4.4.2 Segunda Fase: Hipertrofia do grande centro regional

O processo de expansão das redes urbanas do turismo para as áreas periféricas se inicia com o advento da atividade turística em uma área isolada e pouco estruturada para a atividade turística. Nas últimas décadas na Europa, o turismo tem sido transportado para algum centro urbano pré-existente como os portos pesqueiros de Saint Tropez ou de cidades maiores em expansão como San Juan (PEARCE, 2003).

No Brasil, são comuns os casos em que o advento da atividade turística ocorre em pequenos núcleos litorâneos que viviam da pesca e atividades primárias. O advento da atividade turística tem transformado profundamente as vilas de pescadores ao acelerar diversos processos como a urbanização.

Existem as situações em que o turismo pode surgir espontaneamente em regiões com grande apelo paisagístico. O estágio inicial do desenvolvimento turístico pode acontecer através de um incipiente fluxo turístico que “rapidamente evidencia as atrações de maior apelo ou então, à medida em que os empreendedores adquirem e desenvolvem as localidades mais aprazíveis” (PEARCE, 2003, p.134). Isso ocorre quando resorts são planejados em locais de grande potencial para o turismo. As cidades de La Grande Motte, Cancun e La Manga de Mar Menor são exemplos de cidades planejadas e construídas em regiões desabitadas entre as décadas de 1960 e 1970 (PEARCE, 2003).

Tanto nos casos em que as atividades turísticas se iniciam em áreas desocupadas, quanto nos casos em que as atividades turísticas se assentam em núcleos pré-existent, existe um processo de concentração do turismo em um ou poucos núcleos urbanos.

A atividade turística se concentra em geral em poucos núcleos urbanos, pois é nestes núcleos em que ela encontra as melhores condições para usufruir dos atrativos turísticos.

Entre as estratégias empreendidas pelos empresários do ramo turístico para gerirem a produção da atividade turística, a concentração geográfica das atividades e estruturas espaciais do turismo consiste uma das principais táticas. A concentração

espacial das pessoas e riquezas envolvidas na atividade turística em um ou poucos núcleos urbanos é desejável, pois ela favorece uma maior lucratividade.

A produção em economias de escala a partir de poucas localizações pode representar economias de custo de transporte. Logo, os produtores de inúmeras atividades econômicas tendem a se concentrar em uma única localidade onde a demanda é maior (KRUGMMAN, 1991).

A aglomeração das atividades econômicas em uma localização central, desde a segunda metade do século XIX e até os dias atuais, constitui para muitas atividades econômicas uma localização ótima que permite a maximização dos lucros (CORREA, 2005).

A concentração das atividades do turismo também pode estar relacionada à impossibilidade do turismo em se difundir espacialmente. As limitações existentes nas condições viárias de uma região de destino podem impedir ou dificultar que o turismo se expanda para outros núcleos urbanos.

Os deslocamentos via terrestre por áreas cujo acesso é precário tendem a elevar o custo do transporte. Quando uma região de destino não conta com acessos rápidos e baratos, pode restringir o desenvolvimento de atividades turísticas. O encarecimento do transporte tende a diminuir os mercados interessados em realizar turismo a uma região. Por consequência, as limitações existentes na infra-estrutura de acesso podem comprometer o desenvolvimento efetivo da atividade turística.

A concentração urbana e econômica do turismo ocorre com frequência em países subdesenvolvidos, pois os mesmos não oferecem estrutura viária suficiente para que a produção econômica do turismo se difunda entre diversos pontos.

Quando as infra-estruturas não se encontram suficientemente distribuídas por uma região econômica, o crescimento econômico tende a se concentrar em um único ponto melhor estruturado e em melhores condições de competitividade. Esse é um fenômeno espacial comum nos países subdesenvolvidos.

A concentração das atividades do turismo ocorre com frequência em localidades costeiras ao redor do maior centro urbano de uma região de destino. É nesse centro urbano em que as atividades turísticas usufruem da infra-estrutura básica já existente, como hotéis, restaurantes e aeroporto internacional (PEARCE, 2003).

A concentração das atividades turísticas em um único centro pode desencadear uma hipertrofia da atividade turística no núcleo turístico principal. O hipertrofismo ocorre quando um único núcleo turístico passa a reunir toda ou a maior parte da

atividade turística de uma região de destino. O supercrescimento do núcleo turístico principal tem como consequência o desequilíbrio do desenvolvimento espacial do turismo em uma região de destino.

Com o hipertrofismo do grande centro regional, a região de destino passa a se configurar por uma estrutura díspare formada por núcleos muito e pouco desenvolvidos. O embrião da rede urbana do turismo é formado por um único grande centro regional superdimensionado, e vários centros de pequena importância situados nas periferias turísticas (FIG. 20-B).

O grande centro regional estende sua influência pelos pequenos núcleos urbanos situados em suas imediações. Muitos desses núcleos são tomados por chácaras de veraneio e residências secundárias dos moradores do grande centro regional. São nestas situações em que o turismo passa a se difundir por pequenos centros locais situados na zona de influência próxima ao Grande Centro Regional (FIG. 20-B).

Os movimentos espaciais nos quais o turismo se expande do “Grande Centro regional” para os pequenos centros locais situados em sua zona de influência imediata são denominados de difusão espacial simples. A difusão espacial simples é quando um centro transmite a atividade turística para outro centro situado nas proximidades de forma contígua. Com o passar do tempo, o número de centros turísticos aumenta (FIG. 20-B) (ABLER & ADAMS & GOULD, 1971).

O padrão de organização da rede urbana do turismo em sua fase embrionária reproduz as características da rede urbana dentrítica. Assim como na rede urbana dentrítica, a rede urbana do turismo apresenta um núcleo primaz que aglomera a maior parte da estrutura, da população e da atividade econômica regional. Embora o grande centro regional não esteja em uma localização excêntrica, a função que exerce para toda a rede urbana do turismo é similar ao da cidade primaz.

Outra característica que faz com que a rede urbana do turismo em sua fase embrionária se assemelhe à rede dentrítica é que ela apresenta um sistema hierárquico de núcleos incompleto. A rede urbana do turismo só apresenta um centro turístico primaz e pequenos centros locais situados nas áreas periféricas.

A rede urbana do turismo em seu estágio embrionário não apresenta núcleos com dimensões e importâncias intermediárias. Logo, ela não dispõe de uma estrutura completa.

4.4.3 Terceira fase: Interconexão regional, formação dos portões de entrada regionais e consolidação dos “Centros regionais”.

A extrema concentração da atividade turística em um centro turístico principal é interrompida quando se inicia o processo de expansão do turismo em direção às áreas periféricas. Essa expansão é parte do movimento de evolução das redes urbanas do turismo.

Os eixos de transporte são os principais elementos indutores da atividade turística em uma região de destino. A expansão das vias de transporte abre verdadeiras zonas de expansão para que o turismo possa se desenvolver. É através da expansão das redes de transportes em que a acessibilidade às regiões de destino é ampliada (FIG. 20-C).

O aumento da acessibilidade faz com que contingentes de turistas passem a dispor de condições para se deslocarem às regiões de destino. Logo, ocorre o aumento da demanda turística. Por fim, o aumento da demanda turística tem efeitos marcantes sobre a dinâmica das atividades turísticas em uma dada região.

O aumento do movimento de turistas tende a estimular o crescimento dos núcleos turísticos em zonas periféricas. O turismo em seu processo de expansão pelas zonas periféricas tende a se concentrar nos núcleos urbanos que historicamente tiveram maior importância econômica regional. O turismo se desenvolve nos núcleos principais ao herdar os padrões estruturais do sistema urbano que o precedeu (BARROS, 2002).

Os centros pioneiros do turismo em zonas periféricas costumam ser os primeiros centros urbanos das ex-colônias. “Nessas cidades, estão situadas as sedes das empresas de turismo locais e estrangeiras, bem como o varejo do setor de viagens, excursões, acomodações, companhias aéreas, bancos e lojas” (PEARCE, 2003:255).

É durante o processo de expansão do turismo do grande centro regional para os centros regionais em que ocorre um tipo de difusão espacial denominado de difusão espacial hierárquica. A difusão espacial hierárquica ocorre quando o impulso de transmissão de um evento espacial não se dá de forma contígua entre dois núcleos urbanos. Nesses casos ocorrem saltos de difusão entre áreas distantes geograficamente (FIG. 20-D) (ABLER & ADAMS & GOULD, 1971).

As difusões espaciais hierárquicas transmitem os movimentos espaciais de forma que as maiores localidades tendem a aderir as novidades primeiro, do que as demais localidades. Cabe às localidades mais importantes que recebem os impulsos em

primeira mão transmitirem essas novidades para outras localidades hierarquicamente inferiores (FIG. 20-D).

O movimento de difusão espacial hierárquica do turismo do grande centro regional para os centros regionais gera uma rede de núcleos urbanos. Quando o turismo se expande das áreas centrais para as zonas periféricas e se desenvolve surge uma embrionária rede urbana de centros compostos pelos núcleos regionais e o grande núcleo regional. As características da rede urbana do turismo em sua fase embrionária reproduzem os padrões de concentração das estruturas e dos fluxos da atividade turística em poucos núcleos. (FIG. 20-D).

O turismo ao se expandir para as áreas periféricas reproduz os padrões de concentração que já existiam no centro turístico principal. Assim que ocorre a expansão da atividade turística pelas áreas periféricas essas regiões passam a dar origem a poucos centros turísticos que se concentram em locais específicos. Como as regiões periféricas sofrem com a debilidade de vias de acesso, a atividade turística tende a se concentrar em alguns poucos centros turísticos. Nessas áreas, o custo de transporte é elevado e inibe os deslocamentos turísticos. Logo, essas condições impedem que o turismo se difunda por uma extensa rede de núcleos prestadores de serviços turísticos.

A elevada concentração da atividade turística nos centros regionais faculta a esses núcleos o poder de gerenciarem toda a vida dos contextos sub-regionais e, inclusive, exercerem influência sobre os pequenos centros das zonas periféricas. Deste modo, os “Centros regionais”, estabelecem relações diretas com os pequenos centros localizados nas periferias turísticas.

As primeiras fases de evolução das redes urbanas do turismo são marcadas pela concentração espacial dos recursos, pessoas e estruturas em poucos núcleos turísticos. Elas também são marcadas pelos movimentos de expansão do turismo dos centros em direção às zonas periféricas. Existe um jogo de forças entre os movimentos de dispersão das atividades do turismo das áreas centrais para as áreas periféricas e os movimentos de concentração que buscam agregar estruturas, pessoas e riquezas em poucos núcleos urbanos. Esses dois movimentos caracterizam a dinâmica evolutiva das redes urbanas do turismo.

4.4.4 Quarta fase: Extensão lateral/ Desenvolvimento dos sub-eixos

O aumento progressivo dos fluxos turísticos e os constantes movimentos nas regiões de destino geram a necessidade dos gestores da atividade turística ampliarem a malha viária entre os centros regionais e os demais núcleos. São construídos acessos longitudinais ligando os centros regionais e os demais centros situados nas zonas periféricas (FIG. 20-E).

Com a ligação entre os núcleos regionais e os demais núcleos periféricos, esses centros passam a estabelecer relações diretas entre si e formam um sistema urbano articulado.

Na quarta fase, o adensamento da malha viária e o desenvolvimento dos núcleos turísticos fazem com que a estrutura da rede urbana do turismo se torne mais madura do que se comparada ao seu estágio inicial de desenvolvimento. A partir desse estágio, a rede urbana do turismo reúne condições para continuar se desenvolvendo e alcançar o nível máximo de organização espacial.

4.4.5 Quinta fase: Maturidade da rede urbana do turismo/ Hierarquização

O desenvolvimento de uma rede completa de núcleos caracteriza o estágio de maturidade da rede urbana do turismo. Neste estágio, os centros locais se desenvolvem e passam a reger a vida do turismo em pequenos contextos territoriais. (FIG. 20-F).

A expansão da rede urbana do turismo transforma os núcleos situados na orla marítima. No transcorrer da história, os centros complementares que ocupam as zonas periféricas do turismo são transformados pela dinâmica das atividades econômicas do turismo. Quando a atividade turística se expande dos centros regionais para as zonas periféricas, os centros complementares são os primeiros espaços a sofrer as ações transformadoras do turismo. Paulatinamente, esses núcleos são convidados a integrarem a cadeia de relações do turismo.

Os centros complementares sofrem as transformações decorrentes das atividades turísticas e passam a se estruturar para receber turistas. O processo de evolução estrutural dos centros complementares faz com que os mesmos passem a desempenhar o papel de centros locais. Pouco a pouco, os centros complementares vão sendo “invadidos” pela atividade turística e transformam-se em centros de importância local. Esse processo é denominado de invasão ou sucessão espacial (FIG. 21).

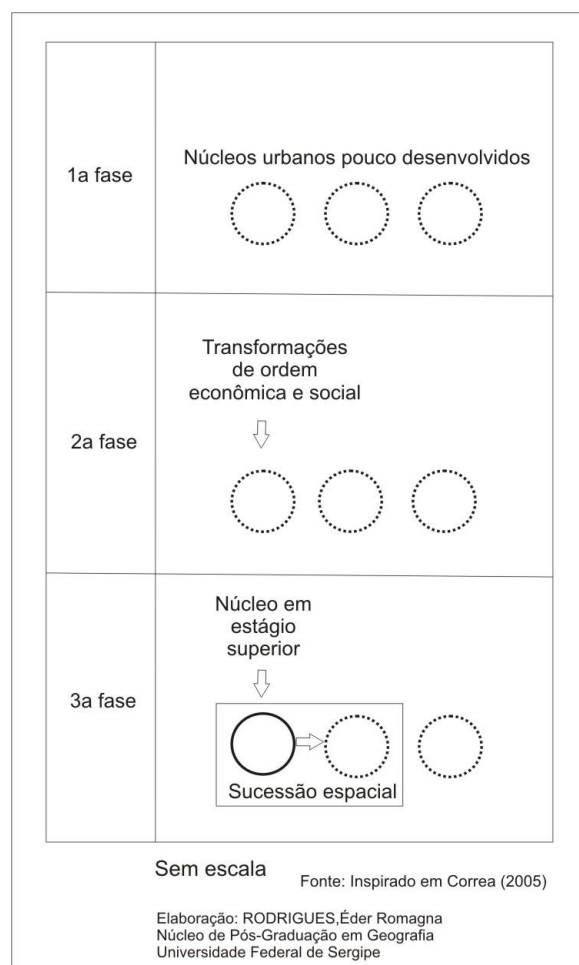


FIGURA - 21: Modelo de sucessão espacial

A invasão ou sucessão é um processo proposto pela ecologia humana e corresponde a uma analogia com a ecologia vegetal (CORREA, 2005). Segundo essa concepção, os núcleos urbanos pouco desenvolvidos são dotados de um equilíbrio que não é estático. Esse equilíbrio é rompido quando o meio que envolve o núcleo sofre transformações de ordem econômica e social. Como consequência, esses núcleos têm seu equilíbrio rompido e evoluem para um estágio de desenvolvimento superior ao que se encontravam. As características são mantidas apenas pelos núcleos mais distantes que passam a ser alvo de novas transformações (FIG. 22).

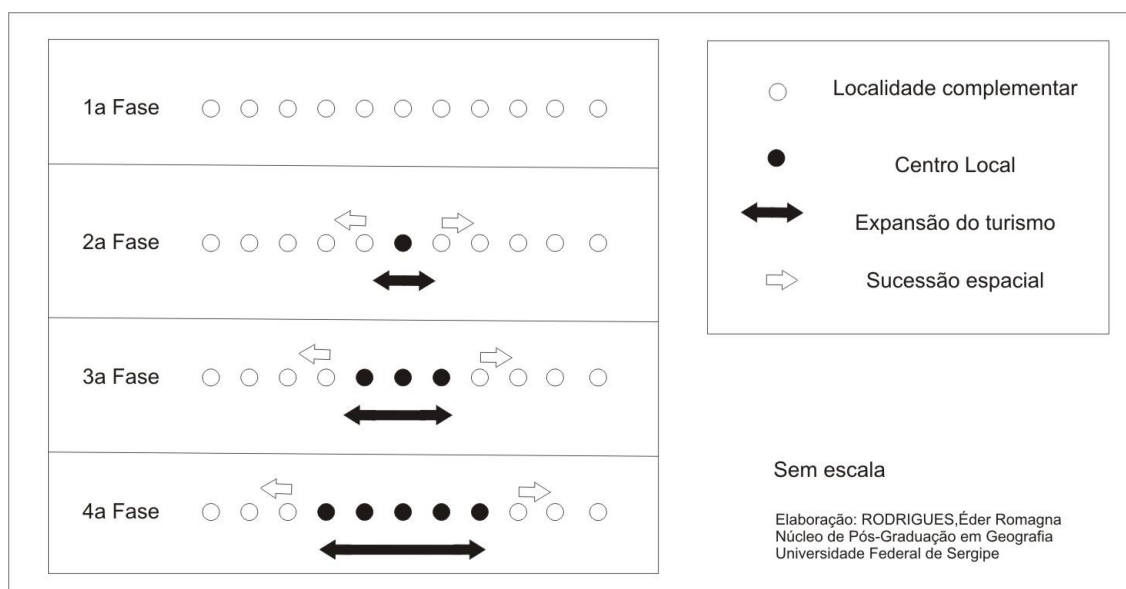


FIGURA 22 - Modelo de sucessão espacial II

A rede urbana do turismo em sua última fase passa a ser integrada por vários sub-eixos formados por centros alinhados de forma longitudinal. Cada sub-eixo é regido por um centro regional que subordina vários centros locais ao seu poder de influência (FIG. 20-F).

A distribuição geográfica dos núcleos que integram a rede urbana do turismo se assemelha ao formato que Giotart (1990) denominou de rosário turístico. Esse rosário é composto por um conjunto de núcleos com funções diversificadas e hierarquizadas entre centros com maiores e menores dimensões.

Os núcleos do turismo se estendem por uma rede linear conforme uma hierarquia estrutural que varia progressivamente em acordo com a distância. Os centros locais mais próximos do centro regional apresentarão níveis de desenvolvimento

hierárquico superiores enquanto os centros locais mais afastados terão um nível de desenvolvimento inferior (FIG. 20-F).

A variação do nível de desenvolvimento hierárquico conforme a distância é chamado de “progressão gradual do nível de desenvolvimento do turismo” ou “escalonamento”.

A distância é um componente do espaço que influencia os movimentos espaciais. Em diferentes etapas da circulação econômica, tende a influenciar as atividades de produção e consumo.

Em geral, a distância tem um efeito inibidor aos deslocamentos. A capacidade de deslocamento dos consumidores é inversamente proporcional à distância que os mesmos terão que percorrer para desfrutarem de um bem ou serviço.

A teoria do declínio à distância pressupõe que as visitas atingem um pico a uma distância relativamente próxima de um mercado emissor de onde se originam os turistas (LEW & Mc KERCHER, 2003). Esse pico de visitas existe pois, embora a visita varie de maneira inversamente proporcional ao aumento da distância, a “oferta potencial de oportunidades recreativas e de férias aumentará geometricamente à medida que cada unidade seguinte dá acesso a áreas de terra cada vez maiores (GREER & WALL, 1979:230 apud PEARCE, 2003)

A interação que ocorre entre oferta e demanda produz “teoricamente um pique de cone de visitação” a certa distância do centro gerador, com a forma exata de um cone que se erige dependendo da natureza da atividade turística e sua susceptibilidade à distância (PEARCE, 2003:32) (FIG. 23).

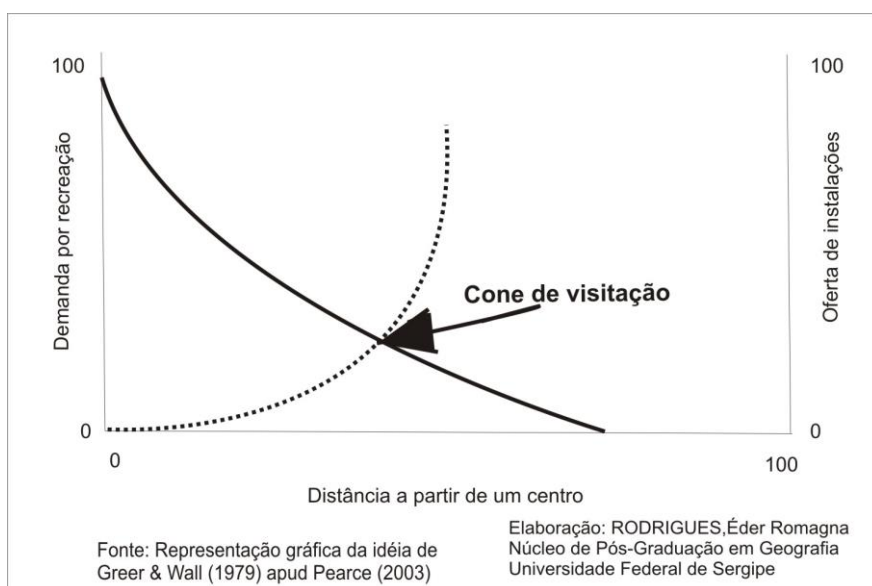


Figura 23 - Modelo do cone de visitação - 1979

A distância influencia os deslocamentos ao exercer um efeito friccional aos mesmos. É essa distância que prolonga os deslocamentos, fazendo que os mesmos demandem um maior tempo para serem cumpridos. A distância também encarece os deslocamentos, tornando-os mais dispendiosos.

O modelo de evolução espacial das redes urbanas do turismo é uma construção teórica que permite apreender as várias fases de evolução de uma rede urbana do turismo, desde a sua origem, até os estágios de maior maturidade do mesmo.

O modelo de evolução espacial das redes urbanas do turismo pode ser aplicado em inúmeras situações empíricas. Esse modelo pode ser empregado nos casos em que as redes urbanas do turismo se originam a partir de zonas periféricas completamente desabitadas, ou mesmo quando a rede urbana do turismo evolui a partir de um sistema urbano pré-existente.

A rede urbana do turismo pode se desenvolver a partir de um sistema urbano que já esteja consolidado. Nessas situações, a rede urbana do turismo herda inúmeras características do sistema urbano que a precedeu. A rede urbana do litoral da Bahia tem vivenciado esse processo. Ao longo das últimas quatro décadas, o litoral da Bahia tem testemunhado o surgimento de uma rede urbana formada por núcleos turísticos. Essa rede urbana do turismo vem reelaborando os elementos existentes no sistema urbano que existia anteriormente no litoral baiano. Esses sistemas urbanos litorâneos foram formados em diversos contextos históricos a partir de atividades econômicas ligadas à comercialização, à exportação de gêneros agrícolas, entre outras.

5 AS CONTEXTUALIZAÇÕES HISTÓRICA E FÍSICA DA REDE URBANA DO LITORAL BAIANO.

As redes urbanas do turismo são centros funcionalmente articulados que compõem um organismo espacial integrado. A origem desse organismo espacial raramente se dá a partir do zero. Isto é, ele raramente se inicia a partir de um espaço natural selvagem.

As redes urbanas do turismo surgem a partir da transformação de redes urbanas que as antecederam. Essas redes urbanas pretéritas foram formadas em diferentes contextos de produção econômica que podem se distinguir daqueles apresentados pelo turismo.

A rede urbana do turismo não se encontra divorciada das antigas organizações urbanas, pois os núcleos urbanos do passado se transformaram nas cidades atuais. As redes urbanas do passado mantém relações com as circunstâncias espaciais da difusão turística no espaço (GEIGER, 1963; BARROS, 2002). Logo, é possível compreender a expansão espacial das redes urbanas do turismo, tendo por base as formas espaciais criadas no passado.

Para se compreender o desenvolvimento da rede urbana do turismo no litoral baiano é necessário avaliar as diversas estruturas urbanas que a precederam.

5.1 Formação da rede colonial baiana

A rede urbana litorânea baiana é um organismo espacial que tem sido formado ao longo de um extenso processo histórico de desenvolvimento. A origem desta rede está relacionada ao processo de colonização brasileiro.

A formação do sistema de núcleos do estado da Bahia teve início a partir do processo de ocupação e povoamento do Brasil pela metrópole portuguesa. A política de povoamento consistia na edificação de núcleos urbanos, vilas e cidades. A criação de núcleos urbanos pela metrópole portuguesa tinha como objetivo centralizar a administração em núcleos que pudessem sediar os poderes político e religioso (MELLO E SILVA & LEÃO & SILVA, 1987).

Foi durante o período em que o governo português instalou-se na capitania da Bahia em que houve a formação de um sistema urbano embrionário. Esse sistema urbano já tinha uma estrutura hierarquizada de unidades urbanas como as cidades, as

vilas e as aldeias indígenas. O incipiente sistema urbano da capitania ocupava o litoral em áreas intercaladas por vazios demográficos. Essas áreas de ocupação rarefeita se caracterizavam pelo isolamento, explorações esparsas e áreas produtivas inexpressivas (CEI, 1992).

Com o decorrer da ocupação colonial brasileira, os sistemas de núcleos distribuídos pelo litoral baiano foram se especializando em diferentes funções e assumindo configurações específicas de acordo com suas atividades econômicas (CEI, 1994). O sistema urbano baiano acompanhou as progressivas mudanças estruturais e espaciais da economia brasileira (MELLO E SILVA & SILVA, 1991). A formação da rede urbana do turismo é apenas o mais recente capítulo de sua história.

O processo de formação da rede urbana do turismo no litoral da Bahia está diretamente relacionado às recentes transformações ocorridas com o sistema urbano nacional. O sistema urbano brasileiro têm vivenciado, desde a década de 1960, intensa modernização e integração.

Não é possível dissociar a origem da rede urbana do turismo do recente processo de complexificação da rede urbana baiana.

5.2 Complexificação da rede urbana baiana

A partir dos meados do século XX, a industrialização e urbanização brasileira acarretaram uma série de mudanças na estrutura do sistema de cidades do estado da Bahia. A industrialização causou substanciais alterações no papel exercido pelas cidades na rede urbana. As cidades passaram a evoluir em níveis no sistema urbano do Estado da Bahia (MELLO E SILVA & SILVA, 1991).

A industrialização requeria que o sistema urbano nacional se configurasse como um sistema centro-periferia. Para isso, o sistema urbano nacional teria de se integrar em uma unidade. Um dos mecanismos encontrados pelo governo federal para integrar os vários subsistemas urbano-regionais do país foi a interconexão da malha rodoviária (MELLO E SILVA & SILVA, 1991).

O sistema urbano regional baiano era parcamente integrado ao sistema urbano brasileiro até a década de 1950. A falta de integração existia, pois a Bahia era debilmente interligada por sistemas de comunicação e transporte. Com a industrialização, a rede urbana da Bahia se tornou mais extensa e complexa. A rede de

cidades teve de se expandir para atender o surgimento das novas atividades produtivas (MELLO E SILVA & SILVA, 1991).

A expansão e o adensamento da rede de cidades ocorreu no interior do estado. Durante a década de 1970, foram realizados vários projetos de implantação de eixos viários que favoreceram a ocupação. Entre os eixos viários mencionados é necessário destacar a BR 101 que redefiniu a rede de núcleos urbanos do litoral baiano, impulsionando transformações na estrutura urbano-regional baiana ao integrar o litoral ao conjunto da economia nacional (SEI, 2003).

Com a pavimentação da BR 101, os centros situados às margens da rodovia foram beneficiados, enquanto as áreas que ficaram isoladas desse eixo entraram em crise (MELLO E SILVA & LEÃO & SILVA, 1989).

A partir da década de 1970, as regiões e as cidades situadas nas margens da BR101 passaram a se dinamizar economicamente a partir de atividades ligadas ao transporte e à exploração madeireira. No extremo sul, a infra-estrutura de acesso possibilitou que empreendimentos do ramo de celulose se instalassem em cidades situadas no eixo da BR 101 (MELLO E SILVA & SILVA, 1991).

A dinamização econômica fez com que as cidades situadas ao longo do eixo da BR 101 atraíssem significativos contingentes de imigrantes. Com isso, os municípios passaram a apresentar maiores taxas de crescimento populacional, entre eles: Itabuna, Eunápolis, Itamaraju e Teixeira de Freitas (CEI, 1994).

Em contrapartida, as áreas que tinham menor condição de acessibilidade ao eixo da BR 101 passaram a sofrer sucessivas crises econômicas. Suas atividades produtivas que eram baseadas na extração de recursos naturais ou em agricultura extensiva entraram em declínio (MELLO E SILVA & SILVA, 1991).

Com a exceção de Salvador e Ilhéus, os municípios litorâneos que no passado cumpriam uma função de destaque no sistema urbano do estado da Bahia sejam na condição de portos ou de locais de comercialização de mercadorias, entraram em ostracismo (MELLO E SILVA & LEÃO & SILVA, 1987; CEI, 1992). A estagnação econômica e populacional do litoral da Bahia passou a desfavorecer o pleno desenvolvimento de uma rede urbana nessa região.

O sistema urbano-regional do estado da Bahia apresentava um lapso de desenvolvimento em sua porção litorânea. A orla marítima do estado da Bahia passou a reunir áreas isoladas e caracterizadas por vazios demográficos e pela baixa atividade da rede urbana. Essa condição somente foi rompida após o advento e expansão do

fenômeno turístico de massa ocorrido a partir da década de 1970 (CEI, 1992). O turismo reativou a economia de muitos dos municípios litorâneos que, até então, encontravam-se decadentes.

Um dos fatores que impulsionaram o turismo a se desenvolver nos núcleos litorâneos foi o elevado potencial cênico-paisagístico da zona costeira baiana, além da integração viária das localidades litorâneas aos eixos viários nacionais, o que possibilitou que o turismo se desenvolvesse nesses núcleos.

A construção da BR 101, na década de 1970, foi o principal fator responsável por dinamizar a atividade turística litorânea. Ao mesmo passo em que a BR 101 acentuou o processo de reversão econômica e populacional das localidades litorâneas para o interior, paradoxalmente, criou as condições de acesso para que essa região se reerguesse economicamente através do advento da atividade turística (CEI, 1992).

A atividade turística passou a se expandir entre os núcleos litorâneos que estavam estagnados economicamente. Esse processo se deu através da origem e expansão de uma rede urbana especializada na atividade turística. Essa rede apresentava características relacionadas à produção e consumo turísticos.

Com o desenvolvimento da atividade turística no estado da Bahia, houve a necessidade de políticas territoriais para o ordenamento espacial da atividade turística. Dentre as políticas de desenvolvimento territorial, a que mais se destacou foi a do Programa de Desenvolvimento Turístico do estado da Bahia- PRODETUR-BA.

5.3 Política territorial do PRODETUR-BA

A partir da década de 1990, os estados nordestinos estabeleceram uma série de medidas para colocar em prática um programa de desenvolvimento turístico: O PRODETUR. Este programa visava a captação de recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento-BID.

O PRODETUR-BA foi lançado como um programa de planejamento territorial. Sua estratégia principal consistia na criação e consolidação de pólos e corredores turísticos. Segundo a proposta do programa, a idéia seria criar centros turísticos integrados em áreas com grande potencial paisagístico e com poder de atrair visitantes de mercados internacionais. Os centros turísticos integrados seriam núcleos melhor estruturados e dotados de equipamentos âncora capazes de atrair investidores interessados em empreenderem no setor turístico (QUEIROZ, 2006).

Uma das medidas tomadas pelo governo da Bahia para dar suporte à política territorial do PRODETUR-BA foi a subdivisão do estado em zonas turísticas. Em 1998, o governo delimitou cinco zonas turísticas que compreenderiam todos os 1.103 km de orla litorânea do estado da Bahia (QUEIROZ, 2005): Costa das Baleias, Costa do Descobrimento, Costa do Cacau, Baía de Todos os Santos e Costa dos Coqueiros (FIG. 24).



Figura 24 - Regiões de planejamento do PRODETUR-BA-2001

As zonas turísticas deveriam conter Centros turísticos principais ou áreas contendo resorts, hotéis, restaurantes, infra-estruturas de lazer e infra-estrutura urbana.

A localização dos centros turísticos foi estabelecida, tendo como base a distância a ser percorrida a partir do aeroporto, a qualidade dos atrativos naturais e culturais e o nível de desenvolvimento da região turística (QUEIROZ, 2005).

A área compreendida pelas regiões de planejamento do PRODETUR-BA abrangia os mesmos municípios litorâneos do estado da Bahia que, na década de 1970, sofriam com a estagnação econômica e demográfica. Foi nessa mesma área em que houve a implementação da BR 101.

O advento da atividade turística, na década de 1970, dinamizou a economia de muitos dos municípios litorâneos que, décadas mais tarde, viriam a participar das regiões de planejamento litorâneas do PRODETUR-BA.

O turismo foi, ao longo das décadas de 1970,1980,1990 e 2000, um dos principais elementos propulsores da economia dos municípios na área que, mais tarde, seria compreendida pelas regiões de planejamento do PRODETUR-BA. Através desse processo de dinamização econômica, o turismo pode ter induzido a formação de uma rede urbana especializada na atividade turística nesta área. Por esse motivo, essa área foi escolhida para ser objeto de estudo do trabalho.

5.4 Localização da área de estudos

A área compreendida pelas regiões de planejamento do PRODETUR-BA se localiza na região nordeste do Brasil compreendendo 43 municípios do estado da Bahia. Ela está situada entre as latitudes 17°43'18''S e 18° 21'16,5''S e entre as longitudes 37° 15'26''O e 40° 7' 22''O (FIG. 25).

O norte da área de estudos faz divisa com o estado de Sergipe. O sul da área de estudos faz divisa com o Espírito Santo.

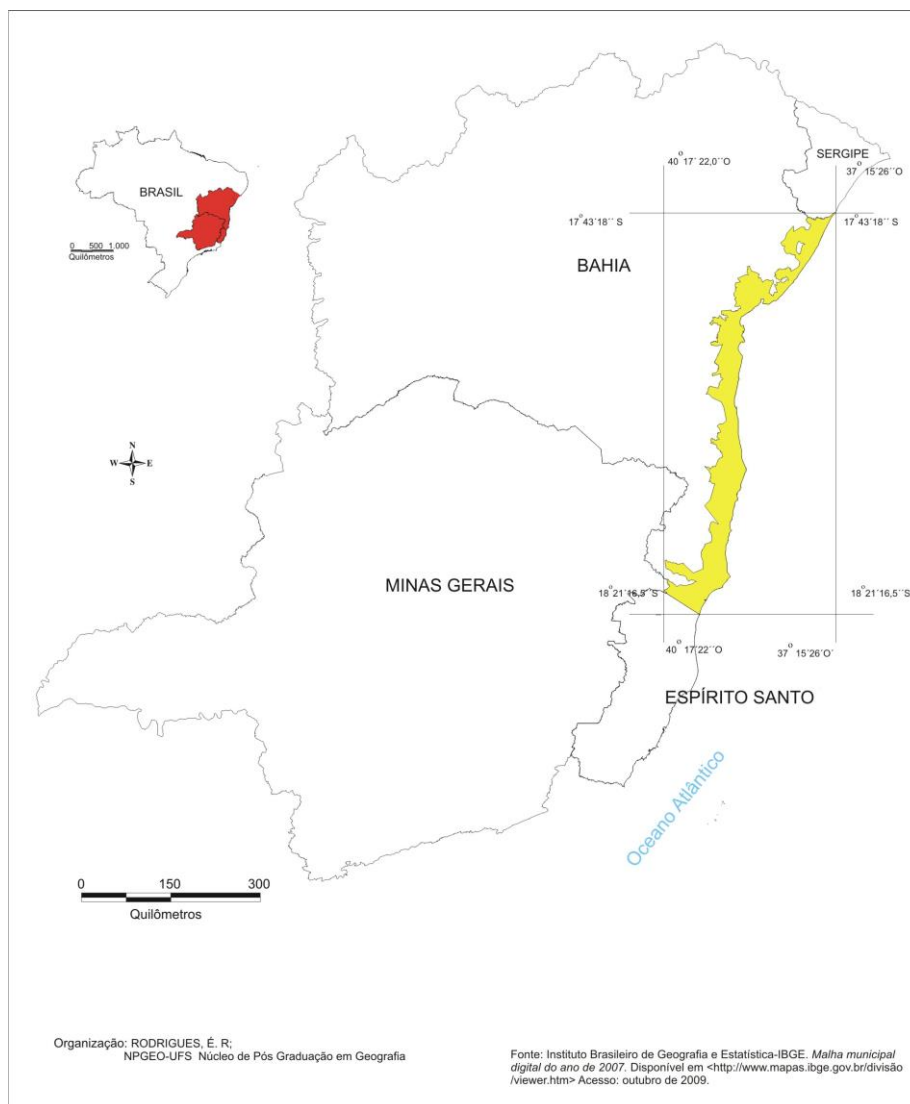


Figura 25 - Localização da área de estudos -2007

5.5 Caracterização Física da área de estudos

Grande parte dos elementos que motivacionam os deslocamentos e os períodos de estada derivam das condições ambientais. A caracterização físico-ambiental sempre esteve presente nos estudos geográficos como um importante referencial teórico, pois os fatores físico-ambientais desempenham papel fundamental para as coletividades humanas. Ao influenciar as formas de assentamento humanos, o meio físico-ambiental interfere nas atividades cotidianas do homem e no modo em que o homem organiza seus espaços de vivência e trabalho (AMORIM FILHO, 2002). Dessa forma, é

inquestionável a relevância do meio físico-ambiental na organização dos espaços turísticos e seus elementos atrativos.

5.5.1 Relevô

A área de estudo encontra-se quase que totalmente posicionada em um compartimento estrutural que resguarda características similares de litologia e relevô, chamado por Ross de Domínio dos planaltos em Planícies e Tabuleiros Litorâneos (ROSS, 2005). Este domínio é representado pelas tipologias: “Planícies marinhas, fluviomarinhas e lacustres”; “Tabuleiros costeiros”; “Tabuleiros dos rios Joná/Tabuleiros do Recôncavo” e “Morros dos rios de Contas” , Cristas e colinas pré-Litorâneas” (FIG. 26)(IBGE, 2010).

Este domínio compreende áreas essencialmente planas geradas por deposição de sedimentos recentes de origem marinha, lacustre ou fluvial (ROSS, 2005).

Além do domínio das planícies, outra parcela da área de estudos compreende o domínio dos planaltos em depressões (ROSS, 2005), representadas pelas tipologias de “Depressão do rio Jequitinhonha” e “Depressão Sertaneja e do Paranaguá” (FIG. 26).

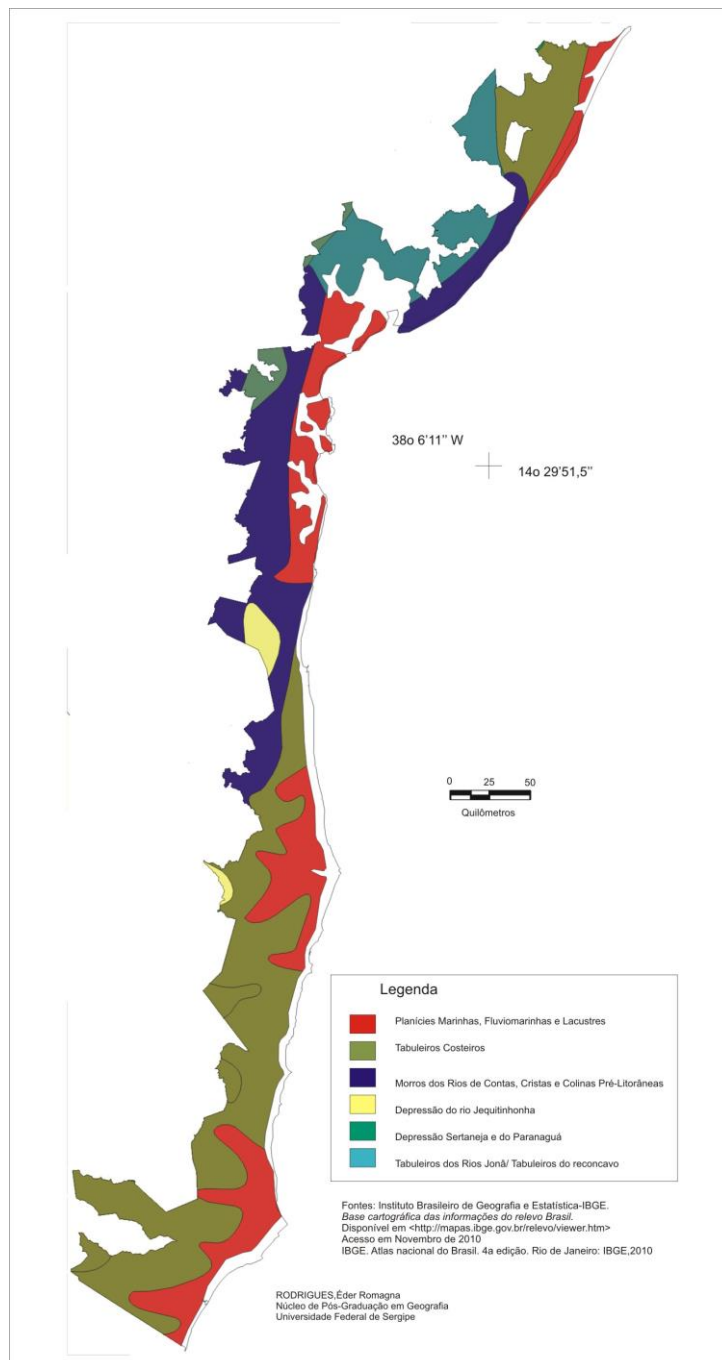


Figura 26 - Relevo da área de estudos-2010

A principal característica das depressões é que foram geradas por processos erosivos com grande atuação nas bordas das bacias sedimentares. As atividades erosivas com alternância entre climas secos e úmidos esculpiram essas formas ao longo do terciário e do quaternário (ROSS, 2005).

5.5.2 Hidrografia

A malha hidrográfica que corta as regiões de planejamento litorâneas do PRODETUR-BA se encontra orientada preferencialmente no sentido Oeste-Leste do extremo-sul do estado da Bahia até a capital Salvador e Noroeste-Sudeste em seu litoral Norte (FIG. 27).

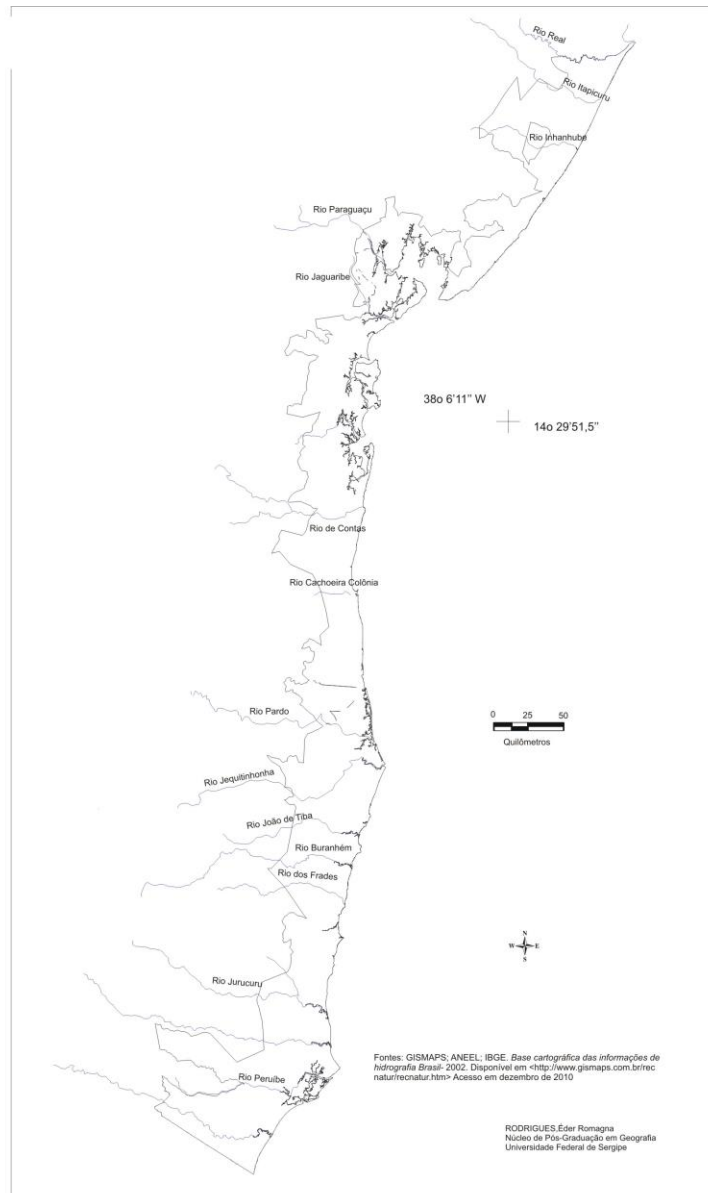


Figura 27 - Hidrografia da área de estudos-2010

Os rios que integram a malha hidrográfica apresentam diferentes portes e extensões. Desde os cursos d'água que nascem e deságuam no interior da própria região, quanto rios extensos e de grande importância para os contextos da economia nacional e estadual como o rio Paraguaçu que deságua na Baía de Todos os Santos, o rio de Contas cuja nascente se encontra na Chapada Diamantina. Merecem também destaque os rios Jequitinhonha e Itapicuru (IBGE, 2010).

5.5.3 Clima

A área compreendida pelas regiões de planejamento do PRODETUR-BA abrange dois domínios climáticos. No extremo sul da área de estudos, o clima Brasil Tropical Central predomina (FIG. 28). Esse clima caracteriza-se por temperaturas médias anuais superiores a 18° C e apresenta uma nítida alternância entre uma estação quente e úmida no verão e outra fria e seca no inverno. As chuvas deste clima ocorrem entre outubro a março e a seca entre abril a setembro (ROSS, 2005).

A porção setentrional da área de estudos é marcada pelo clima Tropical Brasil Oriental (FIG. 28). Este clima se distingue do Tropical Central devido às diferenças nos períodos de chuva. A distribuição anual de chuvas apresenta máximos entre março e agosto no período em que a Zona de Convergência Intertropical-ZCIT se desloca para o norte e acarreta instabilidade climática e precipitações (ROSS, 2005).

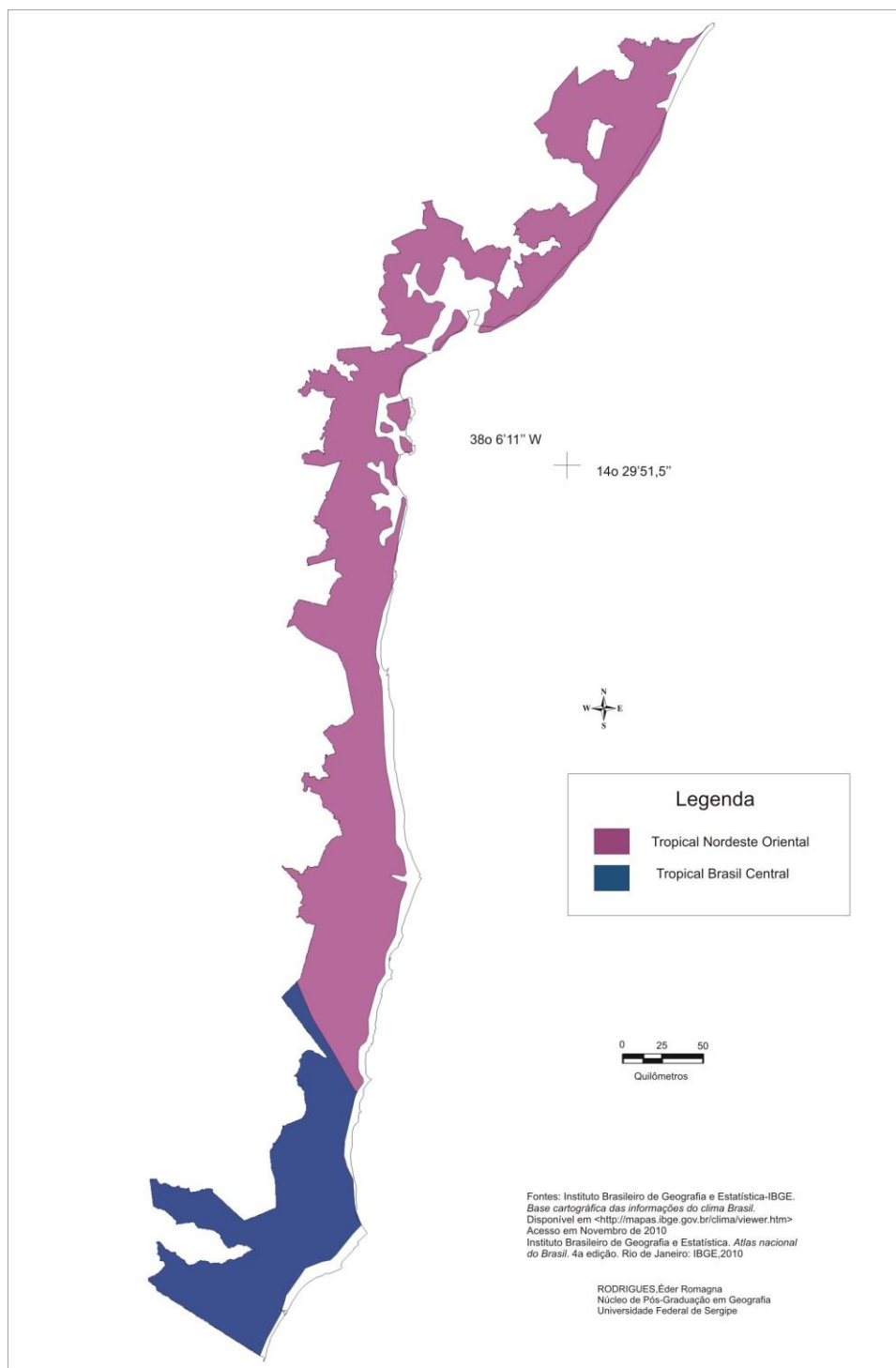


Figura 28 - Clima da área de estudo-2010

5.5.4 Vegetação

Os tipos climáticos existentes nos domínios territoriais do litoral da Bahia podem incidir de diversas maneiras sobre as estruturas morfológicas, formando uma pluralidade de meios onde a vida pode se manifestar. A vida, então, se adapta a esses meios de diferentes maneiras.

A vegetação é um exemplo de como a vida se adapta às diversas condições ambientais oferecidas pelo meio. No caso do litoral da Bahia, a vegetação forma um mosaico de composições que variam da Floresta Ombrófila Densa, Cerrado (A Savana) e a vegetação com influência marinha (FIG. 29).

A floresta ombrófila densa cobria a maior parte do território do litoral da Bahia até ser devastada por atividades antrópicas. Essa exploração iniciou-se no século XVI com a extração madeireira e se estende até os dias atuais. A área devastada encontra-se representada com o nome de área antropizada (FIG. 29). Os remanescentes da floresta ombrófila densa, hoje, encontram-se preservados em pequenos fragmentos situados na porção meridional da área de estudo.

Os cerrados, como são denominadas as savanas brasileiras, ocupam uma pequena parte do Litoral da Bahia (FIG. 29). Muitas vezes, esta formação é constituída por estratos arbóreos, ora por estratos arbustivos e campos limpos pontuados por árvores (AMORIM FILHO, 2002).

As manifestações de “vegetações com influência marinha” compreendem as vegetações de zonas de restinga (FIG. 29). Elas apresentam extensa cobertura de manguezais e formações adaptadas à ação marítima. São vegetações que estabelecem estreitas relações com a floresta pluvial ou ombrófila densa (IBGE, 2010).

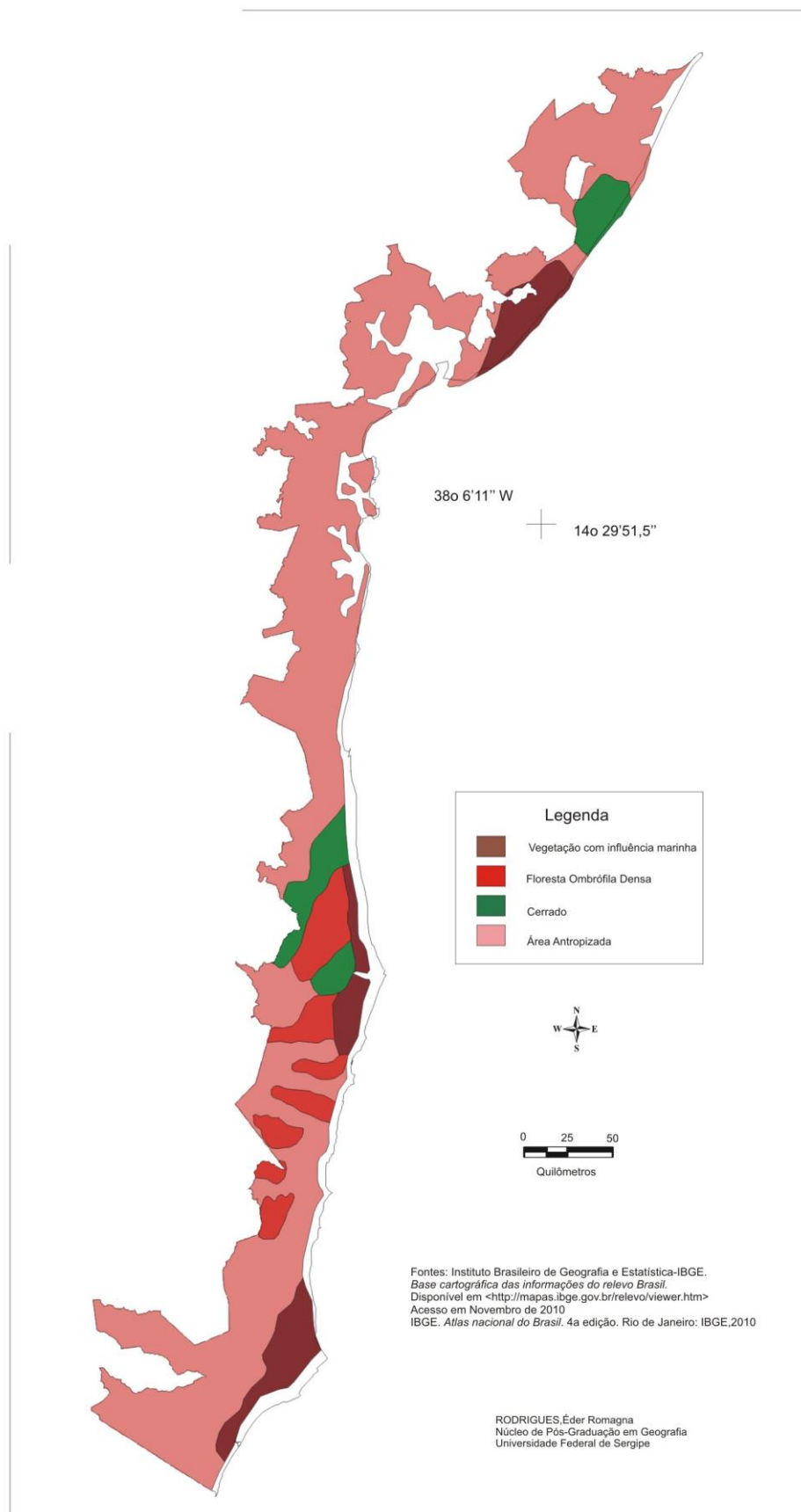


Figura 29 - Vegetação da área de estudos -2010

Embora sejam importantes, as informações concernentes aos aspectos físicos, são apenas parte da complexa trama de relações que compõem o quadro estrutural do turismo do litoral da Bahia. Para se compreender as características existentes no tecido urbano do litoral baiano, é também necessário identificar e localizar quais serão os elementos integrantes da rede urbana do turismo. A análise dos elementos integrantes da rede urbana do turismo não pode ocorrer sem que ocorra um prévio planejamento das etapas a serem seguidas. Para isso, esse trabalho propõe apresentar o método empregado para se analisar as características do surgimento e desenvolvimento da rede urbana do turismo no litoral da Bahia. O item seguinte irá tratar da metodologia do trabalho.

6 METODOLOGIA

Este trabalho propôs uma extensa lista de objetivos que se voltam à tentativa de compreender melhor os processos de organização espacial do turismo no litoral baiano.

O primeiro objetivo consiste em desvendar de que modo o advento do turismo no litoral da Bahia após 1970 contribuiu para a expansão e complexificação da rede de núcleos urbanos que até então existia.

O segundo objetivo é identificar quais são as características específicas da rede urbana do turismo na Bahia e, em que medida essas características se diferenciam das redes urbanas tradicionais.

O terceiro objetivo é desvendar de que forma a rede urbana do turismo encontra-se estruturada e especializada para desempenhar funções de prestação de serviços turísticos com base em informações referentes aos anos de 1970, 1980, 1990 e 2000. Para que a ambiciosa tarefa de cumprir três objetivos principais fosse realizada, foi necessário dividir os procedimentos metodológicos em etapas.

O capítulo da metodologia irá apresentar em seu princípio um item que argumenta a escolha da escala de abordagem adotada no estudo, o processo de identificação e nomeação dos setores censitários, a coleta de dados, a tabulação dos dados, e a definição dos setores censitários que serão mapeados. Posteriormente, apresentará as etapas metodológicas previstas para a execução do trabalho.

6.1 Os procedimentos metodológicos iniciais

6.1.1 Definição da escala de análise

O trabalho visa aprofundar os conhecimentos sobre o desenvolvimento da rede urbana do turismo. Logo, é necessário utilizar uma escala que consiga abranger os núcleos urbanos integrantes das regiões de planejamento turístico do litoral da Bahia. Optou-se, então, por se estudar a rede urbana do turismo através dos núcleos que integram as sedes de municípios (cidades), sedes de distritos (vilas), povoados e lugarejos compreendidos pelos limites das regiões de planejamento litorâneas do PRODETUR-BA. Estes núcleos passam a ser unidades de estudo ideais para o trabalho. Eles serão representados com o modo de implantação puntual nas bases cartográficas.

Não foi possível mapear as informações sedes de municípios (cidades), sedes de distritos (vilas), povoados e lugarejos através de uma base cartográfica digital que os representasse em pontos no mapa. Isso ocorreu porque o software disponível para o mapeamento das informações, o “Mapinfo Desktop Mapping”, não dispunha de recursos para o mapeamento dos núcleos em uma base de pontos.

Diante da impossibilidade de uso da base de pontos do IBGE, a base cartográfica que passou a ter a escala mais compatível com os núcleos do litoral da Bahia é a dos setores censitários. Logo, foi necessário utilizar as divisões territoriais da malha dos setores censitários digitais do IBGE, para o ano de 2007. Esta era a base mais atual até o início do trabalho (IBGE, 2009).

Após a definição da escala a ser utilizada no estudo, o próximo procedimento metodológico passou a ser a denominação dos setores censitários conforme os nomes dos núcleos integrantes dos municípios litorâneos da Bahia. Esta etapa será descrita no item a seguir.

6.1.2 A organização da base cartográfica

Para denominar os setores censitários, a idéia foi utilizar a base com os nomes das cidades, vilas, povoados e lugarejos da base Estatcart de Informações Municipais do IBGE através do software ARCVIEW (IBGE, 2006)

Este trabalho buscou sobrepor as bases dos setores censitários do IBGE com os nomes das cidades, vilas, povoados e lugarejos. Através desse procedimento, foi possível identificar quais seriam os nomes dos núcleos urbanos aos quais os setores censitários se referiam.

O procedimento seguinte consistiu em transferir os nomes das cidades, vilas, povoados e lugarejos para a base dos setores censitários de 2007 (IBGE, 2009). Todo esse procedimento foi realizado manualmente, sem auxílio de recursos específicos do software ARCVIEW.

A princípio, os nomes da base Estatcart do IBGE foram agregados a 368 setores censitários. A partir desse instante, foi possível dar continuidade à proposta metodológica do trabalho.

A análise da infra-estrutura dos núcleos turísticos irá exercer um papel central no processo metodológico, pois será possível compreender as características de

funcionamento da rede urbana do turismo. O estudo da infra-estrutura da rede urbana do turismo do litoral da Bahia irá demandar uma extensa pesquisa de dados e informações.

6.1.3 A coleta dos dados

O trabalho envolveu dezenas de visitas aos órgãos competentes do Estado da Bahia. Foram realizadas visitas à Supervisão de disseminação de informações-SDI do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística da Bahia-IBGE, à biblioteca da Superintendência de Estudos Sociais e Econômicos da Bahia-SEI, à biblioteca do Departamento de Estradas e Rodagem do Estado da Bahia-DERBA, à Biblioteca da Empresa de Turismo do estado da Bahia-BAHIATURSA e à Diretoria de Serviço Turístico-DST da BAHIATURSA.

Os documentos mais importantes foram as publicações oficiais que inventariavam a quantidade de infra-estrutura básica e turística existente nos núcleos integrantes da área de estudo. Os inventários da oferta turística da BAHIATURSA e as monografias municipais do IBGE que continham os dados sobre a quantidade de infra-estrutura básica e turística dos núcleos da área de estudos foram determinantes para que o estudo fosse possível.

Todos os inventários da BAHIATURSA foram organizados e catalogados em dois quadros que serão apresentados como apêndice desse trabalho. A primeira planilha apresenta os inventários da BAHIATURSA, para as décadas de 1970 e 1980 (QUADRO 6/ANEXO 1). Enquanto a segunda planilha apresenta os inventários da BAHIATURSA para as décadas de 1990 e 2000 (QUADRO 7/ANEXO 1).

6.1.4 A organização e tabulação dos dados da tese

Todas as informações existentes nos inventários turísticos, anuários e monografias municipais foram tabuladas e incorporadas à planilha dos setores censitários. Nem todos os setores censitários foram preenchidos com informações relativas às infra-estruturas turísticas. Dos 368 setores censitários que tinham denominações de núcleos urbanos, apenas 242 passaram a reunir infra-estrutura turística (FIG. 30/VOLUME II)(FIG. 31/VOLUME II)(QUADRO 8/VOLUME II).

Após o processo de tabulação dos dados na planilha dos setores censitários, os mesmos foram organizados em diversas variáveis de estruturas turísticas. Após uma

análise de consistência das variáveis; optou-se pela seleção de 26 das mesmas. As variáveis serão listadas a seguir (QUADRO 9):

QUADRO 9
Variáveis escolhidas para o estudo

Leitos de Hotel	Barracas
Leitos de Pousada	Bares
Leitos de Pensão	Lanchonetes
Leitos de Hospedarias	Sorveterias
Leitos de Estâncias Hidrominerais	Restaurantes
Leitos de Motéis	Agências bancárias
Leitos de Casas de Hospedagem e Pensões	Postos de informação da Bahiatursa
Leitos de Apart Hotéis	Centrais telefônicas
Leitos de Colônias de Férias e Estabelecimentos militares	Agências de correios,
Leitos de Campings	Rodoviárias,
Leitos de Albergues	Aeroportos,
Locadoras de automóveis	Campos de pouso
Agências de viagem e turismo	Terminais marítimos

Organização: Éder Romagna Rodrigues

6.1.5 Etapas de desenvolvimento da tese

Michel Rochefort (1998) explica que o estudo e a caracterização de uma rede urbana perpassa por uma análise sequencial e lógica de seus atributos. A primeira medida a ser tomada para se compreender uma rede urbana é conhecer suas especializações funcionais. Posteriormente, sugere que sejam realizados estudos que busquem identificar a fase de concentração econômica em que foi implantada a rede urbana. Por fim, o autor propõe uma delimitação das zonas de influência dos centros.

Este trabalho propõe a análise de um tipo especial de rede urbana vinculada ao turismo e ao lazer. Logo, para se compreender o funcionamento dessa rede urbana específica, é necessário inovar em relação aos procedimentos metodológicos convencionais. Por esse motivo, este trabalho irá agregar ao método de Rochefort (1998) novos elementos analíticos relacionados às especificidades de funcionamento da atividade turística. Este trabalho irá compreender a análise de três aspectos relacionados ao desenvolvimento de uma rede urbana do turismo. Esses aspectos foram divididos por três etapas metodológicas:

- **1ª etapa: Análise da evolução da malha viária da área de estudo**
- **2ª etapa: Análise das funções dos núcleos da rede urbana do turismo**
- **3ª etapa: Análise da evolução das infra-estruturas dos núcleos da rede urbana do turismo**

6.2 Primeira etapa: Análise da evolução da malha viária da área de estudos

A primeira medida a ser tomada para se analisar a evolução da rede urbana de núcleos turísticos do litoral da Bahia é compreender como a evolução da malha viária contribuiu para a formação da rede de núcleos. Os eixos de transporte têm uma elevada importância para o desenvolvimento da atividade turística.

A malha viária possui um grande papel indutor para a atividade turística. Logo, sua análise é capaz de oferecer importantes indícios sobre o funcionamento da atividade turística. Além disso, a análise da extensão da estrutura viária permite identificar a extensão da zona de influência dos principais centros urbanos.

Este trabalho propõe realizar um mapeamento das rodovias pavimentadas nas décadas de 1970,1980,1990 e 2000, tendo como base digital a malha viária da SEI (2005). As informações sobre rodovias federais e estaduais serão coletadas nos mapas rodoviários do Estado da Bahia (QUADRO 10):

QUADRO 10
Fontes para o mapeamento viário da área de estudo

Década de análise	Descrição do mapa	Fonte
1970	Mapa geológico da Bahia	Departamento Nacional de Produção Mineral-DNPM (1974)
	Mapa geológico da Bahia	Departamento Nacional de Produção Mineral-DNPM (1975)
	Folha da carta do Brasil	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE (1972)
1980	Mapa rodoviário da Bahia	Departamento Nacional de Estradas e Rodagem-DNER (1980)
1990	Mapa do sistema de transportes	Departamento de estradas e rodagens da Bahia-DERBA. (1994)
2000	Divisão político-administrativa do estado da	Superintendência de estudos sociais e econômicos do estado da Bahia-SEI.(2000)

A idéia é identificar o “Principal eixo longitudinal” que interliga a área de estudos, as “Rodovias secundárias de acesso ao litoral” e os “Sub-eixos costeiros de desenvolvimento turístico”. Durante o processo de identificação dos elementos viários, será necessário analisar sua relação com o desenvolvimento do turismo.

Os principais corredores de traslado (BOULLÓN, 2002) e as principais rodovias estruturadoras do transporte da área de estudos serão identificados em um primeiro momento (FIGURA 32).

Posteriormente à identificação do “Principal eixo longitudinal”, serão identificadas as “Rodovias secundárias de acesso ao litoral” que permitem o acesso entre o “Principal eixo longitudinal”, e o litoral da área de estudos.

A partir das informações sobre a distribuição espacial das “Rodovias de acesso ao litoral”, este trabalho propõe a identificação dos “Portões de Entrada” que são os pontos obrigatórios de passagem para os turistas que visam explorar a região de destino.

Outra medida de análise que está prevista para a infra-estrutura viária consiste na identificação dos “Sub-eixos costeiros de desenvolvimento turístico”. Esta medida consiste em identificar os eixos viários que se originam dos portões de entrada e que percorrem o litoral de forma paralela à orla marítima. Os “Sub-eixos costeiros de desenvolvimento turístico” criam as condições de acesso para que os núcleos turísticos se originem ao longo de suas extensões (FIG. 32).

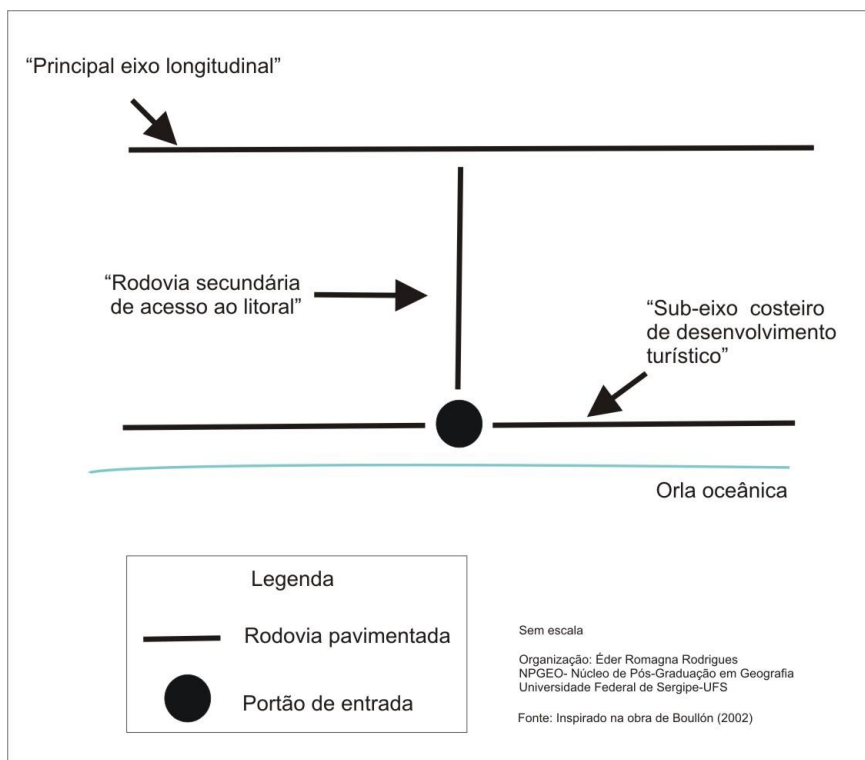


Figura 32 - Elementos que integram a malha viária -2002

Após o mapeamento e análise das rodovias pavimentadas será necessário cartografar e analisar a distribuição espacial dos aeroportos com linhas regulares. Essas informações serão confeccionadas no mapa de transportes com o modo de implantação puntual.

A localização dos aeroportos com linhas regulares será utilizada para se identificar os portões de entrada. Os núcleos urbanos que apresentarem aeroportos com linhas regulares serão considerados automaticamente como portões de entrada.

6.3 Segunda etapa: Análise das funções dos núcleos integrantes da área de estudos

Uma das primeiras medidas a serem tomadas em um estudo sobre a rede urbana é compreender quais são as funções desempenhadas por seus elementos integrantes (ROCHEFORT, 1998).

Para analisar as funções da rede urbana do turismo, será avaliado o peso que a função turística exerce para os núcleos integrantes dessa rede urbana. Para isso, será necessário identificar qual é o grau de especialização funcional para o turismo que os núcleos da área de estudos possuem. Este trabalho irá utilizar o índice de Função

Turística de Defert (1967) para calcular a importância da atividade do turismo para os núcleos urbanos da área de estudos.

6.3.1 Análise do grau de especialização funcional para o turismo dos núcleos da área de estudos.

Este trabalho irá utilizar o Índice de Função turística-IFT desenvolvido por Defert (1967) para identificar a importância da atividade do turismo para os núcleos urbanos. Esse índice é um dos parâmetros de análise mais utilizados em estudos geográficos do turismo no mundo (SONEIRO, 1991).

O IFT poderá ser calculado para as vilas e cidades localizados na área de estudos para o ano de 1970, conforme os dados populacionais do Censo Demográfico (IBGE, 1970). O índice de função turística poderá ser calculado para os setores censitários que compõem a área de estudos nas décadas de 1980,1990 e 2000 conforme os dados dos censos demográficos do IBGE (IBGE 1980,1991 e 2000) e da SEI (MOTTA, 2003). As informações sobre as fontes serão descritas no quadro abaixo (QUADRO 11).

QUADRO 11

Fontes dos dados populacionais para o cálculo do índice de função turística

Variável	Ano-base	Fonte
População das vilas e cidades	1970	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1970)
População das vilas e cidades, povoados e lugarejos	1980,1991,2000	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1980;1991;2000). (MOTTA, 2003)

Os dados populacionais dos núcleos que integram a área de estudos irão compor o Índice de Função Turística de Defert (1967). Outro dado que também irá compor o índice será o número de leitos.

Os dados dos totais dos leitos de hospedagem que serão utilizados na composição do Índice de Função Turística foram obtidos nas publicações da

BAHIATURSA como relatórios de atividade turística, revista viver Bahia e inventário da oferta turística (QUADRO 12):

QUADRO 12
Variável do total leitos de hospedagem e sua respectiva fonte

Variável	Fontes dos períodos de análise			
	1970	1980	1990	2000
Total de Leitos de hospedagem	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974)	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	SECRETARIA DA CULTURA E TURISMO (1998)	SECRETARIA DA CULTURA E TURISMO (1998)

As informações contidas nos índices de função turística serão mapeados em cartogramas pontuais que exibirão a seqüência cronológica desses índices. As informações dos índices são quantitativas e se apresentam de forma absoluta. Por esse motivo, a proposta de mapeamento é representar as quantidades cartograficamente de forma localizada. A pretensão é ver os fenômenos localizados e a relação de proporcionalidade entre eles (MARTINELLI, 2003). O melhor método de mapeamento nestes casos é a representação das figuras geométricas de maneira proporcional, utilizando-se o círculo.

A maneira mais simples de calcular a proporcionalidade é considerar a área do círculo igual à quantidade a ser representada (Q). Para traçar o círculo, é primeiro necessário conhecer o raio. O raio será proporcional à raiz quadrada de Q (MARTINELLI, 2003).

$$\text{Raio do círculo} = \sqrt{Q}$$

O raio será considerado em milímetros. Como os dados são muito variáveis, o cálculo do valor dos círculos poderá resultar em figuras geométricas muito grandes ou muito pequenas. Para adequá-las à escala do mapa é necessário multiplicá-las por uma constante K da seguinte forma:

$$\text{Raio do círculo} = \sqrt{Q} \cdot K$$

Após a análise do peso que a função turística representa para os núcleos que integram a área de estudos, surge o momento para se identificar qual é o nível de estruturação desses núcleos.

6.4 Terceira etapa: Análise da evolução da infra-estrutura dos núcleos da rede urbana do turismo

A terceira etapa metodológica envolveu uma série de procedimentos e ações metodológicos. O método de análise das infra-estruturas foi organizado em duas medidas:

- 1- 1ª medida : Elaboração, mapeamento e classificação do Índice de Centralidade Turística de Biagini
- 2- 2ª medida: Análise do processo de evolução da rede urbana do turismo conforme o “Modelo de evolução das redes urbanas do turismo lineares”.

6.4.1 Elaboração, classificação e mapeamento do Índice de Centralidade Turística de Biagini

Entre as medidas metodológicas citadas, está a elaboração de um índice que possa sintetizar toda a infra-estrutura existente nos núcleos que integram a área de estudos.

Este item metodológico descreverá as etapas de elaboração e classificação do Índice de Centralidade Turística entre as quais se destacam: coleta de dados, tabulação e estruturação dos dados; elaboração do índice de centralidade da função turística; criação das classes numéricas; e desenvolvimento de cartogramas.

6.4.1.1 Coleta de dados

Em um primeiro momento houve a preocupação em se obter dados das infra-estruturas turísticas junto aos órgãos competentes e através de documentos oficiais. Os dados foram organizados em 26 variáveis. As variáveis foram retiradas de inúmeras fontes e referências bibliográficas e estão descritas no quadro 13 (QUADRO 13).

QUADRO 13
Sistema de variáveis empregado na elaboração do Índice de Centralidade Turística dos núcleos urbanos do litoral da Bahia

Variável	Fontes dos períodos de análise			
	1970	1980	1990	2000
Total de leitos de hospedagem	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974)	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	SECRETARIA DA CULTURA E TURISMO (1998)	SECRETARIA DA CULTURA E TURISMO (1998)
Locadoras de automóveis	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1982)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000)
Agências de viagem e turismo	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	BAHIATURSA (2000);
	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1982)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	
Museus	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	BAHIATURSA (2000);
	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO-	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO-	

Biblioteca,	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIATURSA (1982)	BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO-BAHIATURSA (1975)	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	
Arquivos públicos	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO-BAHIATURSA (1982)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO-BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO-BAHIATURSA (1975)	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	
Memoriais	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO-BAHIATURSA (1982)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO-BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO-BAHIATURSA (1975)	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	
Galerias de arte	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO-BAHIATURSA (1982)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO-BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO-BAHIATURSA (1975)	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	

Cinema	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	TECNOLOGIA (1979) BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1982)	(1991) BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	
Teatro	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1982)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	
Barracas	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1982)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	
Bares	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1982)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	
Lanchonetes	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1982)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO,			

	COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	
Sorveterias	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1982)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	
Restaurantes	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1982)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	
Agências bancárias	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1982)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	
Postos de informação da BAHIATURSA	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974)	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	BAHIA (2000); RUSCHMANN CONSULTORES (2000); GV CONSULTS (2004); GV CONSULTS (2004a); GV CONSULTS (2004b)
Centrais telefônicas	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA	BAHIATURSA (2000);

	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974);	(1982)	(1991)	
Agências de correios	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1975)	BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979)	BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991)	BAHIATURSA (2000);
Rodoviárias	SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO AO TURISMO (1974); INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1973)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1982) BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA (1979) INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1981)	BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991) BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (1991) INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1990); SEI (1991); BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
Aeroportos	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1973)	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1981)	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1990); SEI (1991); BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
Campos de pouso	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1973)	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1981)	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1990); SEI (1991); BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA (1991)	BAHIATURSA (2000);
Terminais marítimos	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1973)	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E	BAHIATURSA (2000);

Em um estudo cujo propósito é a elaboração de um índice através da sintetização de variáveis, a escolha das mesmas assume enorme importância. Para se realizar o tratamento de informações contidas em variáveis é necessário, de antemão, elucidar seus significados, sua importância e compreender o papel que poderão desempenhar na construção dos índices de centralidade.

Torna-se necessário todavia, expor um referencial descritivo das variáveis. (QUADRO 14):

QUADRO 14

Descrição das variáveis a serem utilizadas para o cálculo do Índice de Centralidade Turística

Variável	Descrição e fontes
Total de Leitos de Hospedagem	Leitos de estabelecimentos de Pousada, Pensão, Hospedarias, Estâncias Hidrominerais, Motéis, Apart-Hotéis, Colônia de Férias, Campings, Albergues, e Hotéis (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2007).
Locadoras de automóveis	Empresas que alugam automóveis, por prazo e preço contratuais (BENI 2007).
Agências de viagem e turismo	Antigamente denominadas Operadoras Turísticas, produzem e vendem excursões no atacado (BENI, 2007). Agências que realizam atividades características do turismo receptivo como informações, guia, administração da estadia e apoio aos turistas que egressam em uma determinada localidade

Museus	Instituição dedicada a buscar, conservar, estudar, e expor objetos de interesse duradouro ou de valor histórico, artístico, etc.. (HOUAISS, 2009).
Bibliotecas	Lugar onde se guardam coleções de livros (HOUAISS, 2009).
Arquivos públicos	Órgão que reúne os documentos constitutivos de arquivos de entidades públicas e privadas para conservação, consulta, e divulgação (HOUAISS, 2009).
Memoriais	Monumento comemorativo (HOUAISS, 2009).
Galerias de arte	Estabelecimento para exposição e venda de obras de arte (HOUAISS, 2009).
Cinemas	Local ou sala equipada para projeção de filmes (HOUAISS, 2009)
Teatros	Lugar ou edifício destinado à apresentação de obras dramáticas, óperas, ou outros espetáculos públicos (HOUAISS, 2009)
Barracas	Estabelecimentos onde comercializam bebidas típicas e petiscos regionais, batidas de aguardente com frutas da região, frutos do mar e outros (BENI, 2007).
Bares	Estabelecimentos que servem bebidas, sanduíches, petiscos e refeições ligeiras no balcão ou em pequenas mesas (BENI, 2007).
Lanchonetes	Estabelecimentos que servem bebidas, sanduíches, petiscos e refeições ligeiras no balcão ou em pequenas mesas (BENI, 2007).
Sorveterias	Estabelecimentos onde comercializam-se sorvetes e outras iguarias para consumo imediato, que são servidos em mesinhas ou em balcões (BENI, 2007).
Restaurantes	Estabelecimentos destinados à prestação de serviços de alimentação e que podem oferecer culinária internacional, regional,

Agências bancárias	local ou típica (BENI, 2007) Estabelecimentos particulares ou estatais que realizam operações de crédito e prestam serviços financeiros diversos, inclusive a compra/venda de moedas estrangeiras (BENI 2007).
Postos de informação da Bahiatursa	Locais mantidos por órgão oficial de turismo ou por associações e particulares, situados em áreas de grande fluxo turístico e com o objetivo de prestar informações de natureza diversa aos turistas, proporcionando-lhes uma melhor estada (BENI 2007).
Centrais telefônicas	Número de postos de atendimento telefônico estatais ou privados
Agências de correios,	Agências de correio franqueadas e não franqueadas por setor censitário (ECT, 2000)
Rodoviárias	Terminais rodoviários intermunicipais e interestaduais
Aeroportos	Terminais aeroviários internacionais, nacionais e regionais com linhas regulares
Campos de pouso	Pistas de pouso de pequena dimensão de terra ou asfalto sem atendimento de linhas regulares
Piers	Atracadouros ou embocadouros municipais para transporte de mercadorias ou pessoas via fluvial ou marítima
Terminais marítimos	Terminais marítimos com porte e estrutura para embarque de fluxos de passageiros. São administrados pela esfera estadual ou municipal.
Hospitais	Somatório entre o número de hospitais

	gerais ou hospitais polivalentes destinados a prestar assistência à saúde nas especialidades clínica médica, pediatria, gineco-obstetricia, cirurgia, e os hospitais especializados (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2006).
Policlínicas	Estabelecimento de assistência médica, às vezes mantido pela municipalidade, onde são atendidos diversos casos de doenças, de acordo com as especialidades médicas disponíveis (HOUAISS, 2009)
Postos de saúde	Unidade voltada para o assistenciamento de determinada população de forma programada ou não, sendo operacionalizada por profissional de nível médio e com a presença ou não do profissional médico. (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2006).
Centros de saúde	Órgão de medicina social que desempenha funções profiláticas e preventivas no campo da saúde (HOUAISS, 2009)

As variáveis que compreendem os números dos equipamentos estruturais do turismo foram tabuladas em planilhas e organizadas conforme os setores censitários do IBGE. Foi necessário agrupar algumas variáveis para que elas tivessem consistência suficiente para serem trabalhadas. As variáveis com significados similares foram agregadas. O quadro a seguir irá demonstrar os resultados do processo de agregação das variáveis (QUADRO 15).

QUADRO 15

Variáveis e variáveis agregadas

Variáveis	Variável agregada
Museus	Equipamentos culturais
Biblioteca	
Arquivos públicos	
Memoriais	
Galerias de arte	
Cinema, Teatro	
Barracas	Barracas, bares, lanchonetes e sorveterias
Bares	
Lanchonetes	
Sorveterias	Restaurantes e pizzarias
Restaurantes	
Pizzarias	Equipamentos de transporte
Rodoviárias	
Aeroportos	
Campos de pouso	
Piers	
Terminais marítimos	Hospitais e policlínicas
Hospitais	
Policlínicas	Postos e centros de saúde
Postos de saúde	
Centros de saúde	

Elaboração: Éder Romagna Rodrigues

O método consiste na construção de um Índice de centralidade turística-ICT para todas as sedes de municípios (cidades), sedes de distritos (vilas) e povoados situados nos municípios litorâneos da Bahia estabelecidas pelo IBGE nas décadas de 70, 80, 90 e 2000 (IBGE,1970 ;IBGE,1980; IBGE,1991; IBGE,2000).

Através do ICT é possível apreender os processos de hierarquização estrutural das sedes municipais, distritais e povoados da área de estudos. Este trabalho propõe realizar uma análise das variações dos Índices de Centralidade Turística nas décadas de 70,80,90 e 2000 para se compreender o nível de estruturação do turismo de cada núcleo urbano.

A partir do índice, será possível analisar o processo de hierarquização, comparar o desempenho da atividade turística entre sedes municipais, distritais e povoados, e diagnosticar centros com maiores poderes de influência na prestação de serviços turísticos em toda a orla litorânea da Bahia.

O ICT foi desenvolvido em 1986 por Biagini que procurou elaborar um parâmetro para medir a importância das localidades turísticas para a prestação de serviços básicos e não básicos do turismo. Este autor se baseou nas noções de raio de alcance, nível de demanda e alcance econômico das localidades centrais do turismo desenvolvidas por Davis (BIAGINI,1986 apud SONEIRO, 1991). Sua fórmula pode ser descrita da seguinte forma:

$$ICT (b; nb) = \sum_{l=1}^{l=n} (S_l P_l)$$

Onde:

ICT (b; nb)= Índice de centralidade turística l
(Tanto para serviços básicos (b) como para não básicos (nb))

S_i= Número de unidades funcionais para um determinado serviço

P_i= Coeficiente de localização segundo a fórmula:

$$P_i = \frac{100}{\sum T_i}$$

Onde: T_i= Número total de unidades funcionais de um serviço na área estudada

Para se construir o índice, este trabalho irá utilizar dados que representem a capacidade estrutural dos núcleos litorâneos da Bahia. Como existem diferenças marcantes entre a infra-estrutura básica utilizada no dia-a-dia por turistas e residentes, e a infra-estrutura turística voltada exclusivamente ao uso turístico, será necessário

calcular um índice para as infra-estruturas básicas, outro índice para as infra-estruturas turísticas, e um índice global que agregue ambas estruturas.

O quadro abaixo irá apresentar a relação das variáveis que irão integrar os grupos das infra-estruturas turísticas e o grupo das infra-estruturas básicas (QUADRO 16)

QUADRO 16
Classificação das variáveis agregadas em infra-estrutura turística e infra-estrutura básica

Infra-estrutura turística	Infra-estrutura básica
Total de Leitos de hospedagem	Equipamentos de transporte
Locadoras de automóveis	Agências bancárias
Agências de viagem e turismo	Centrais telefônicas
Postos de informação da Bahiatursa	Agências de correios
	Hospitais e policlínicas
	Equipamentos culturais
	Equipamentos culturais
	Barracas, bares, lanchonetes e sorveterias
	Restaurantes e pizzarias
	Postos e centros de saúde

Elaboração: Éder Romagna Rodrigues

Em uma primeira etapa, os Índices de Centralidade Turística-ICT serão calculados para cada variável. Para se calcular o ICT de cada variável para cada setor censitário, o ICT deverá ser calculado n vezes. O ICT é um indicador que representa a condição relativa de cada variável em relação a todos os demais setores censitários (MELLO E SILVA& SILVA, 1987).

Após o estabelecimento dos Índices de centralidade turística por variável, será necessário identificar também os índices dos grupos temáticos de análise. Os grupos temáticos de análise são formados pelos equipamentos de hospedagem, equipamentos culturais, equipamentos de comércio turístico, equipamentos de alimentação, equipamentos financeiros, equipamentos de saúde, equipamentos de transporte, e equipamentos de comunicação. Cada um dos grupos temáticos será formado por uma ou mais variáveis (QUADRO 17):

QUADRO 17

Variáveis que irão compor os grupos temáticos de análise

Grupos temáticos de análise	Variável
Equipamentos de hospedagem	Total de Leitos de hospedagem
Equipamentos culturais	Equipamentos culturais Agências de viagem e turismo Postos de informação da BAHIATURSA
Equipamentos turísticos	Locadoras de veículos
Equipamentos de alimentação	Barracas, bares, lanchonetes e sorveterias Restaurantes e pizzarias
Equipamentos financeiros	Agências bancárias Hospitais e policlínicas
Equipamentos de saúde	Postos e centros de saúde
Equipamentos de transporte	Equipamentos de transporte
Equipamentos de comunicação	Centrais telefônicas Agências de correios

Elaboração: Éder Romagna Rodrigues

Para se obter o índice por grupo temático de análise é necessário calcular a média dos índices das variáveis que o integram. A fórmula de cálculo da média dos índices das variáveis será descrita abaixo:

$$\bar{X}_{ICT} (b;nb) = \frac{(SiPi) + (SiPi) + (SiPi) \dots + (SiPi)}{n}$$

Onde:

\bar{X}_{ICT} = Média dos índices de centralidade funcionais

S_i = número de unidades funcionais para um determinado serviço

P_i = coeficiente de localização

n = número de variáveis

Após o cálculo dos índices dos grupos temáticos será possível auferir o Índice de Centralidade Turística Global. O Índice de Centralidade Turística Global será calculado através da soma das médias dos índices dos grupos temáticos. O cálculo dos dez maiores Índices de Centralidade Turística Globais será demonstrado para a década de 2000 (TABELA 1):

TABELA 1
Os dez maiores Índices de Centralidade Turística Globais-2000

Colo- cação	Núcleos	Índ. hosp edagem	Índ. equip. turísticos	Índ. equip. culturais	Índ. alimenta- ção	Índ. equip. financeiros	Índ. equip. saúde	Índ. equip. transporte	Índ. equip. comunicação	Índ. infra- estrut. básica	Índ. infra- estrut. turística	Índ. Centralidade Turística Global
1º	Salvador Porto Seguro	7751,4645	2351,2074	340,593	613,5316	1162,4031	1235,6015	76,0635	422,1567	3566,5064	6226,9396	13583,54
2º	Ilhéus	6054,924	228,28603	637,5	85,8264	28,9155	50,0661	33,806	25,2606	239,48085	3255,748	6578,619
3º	Arraial da Ajuda	1550,2929	166,10993	136,2	82,2701	57,831	190,9537	25,3545	50,868	429,9773	941,25638	2215,371
4º	Prado	1847,2302	49,8149	562,5	103,1888	5,7831	7,56645	8,4515	4,1523	136,2359	973,43	2065,116
5º	Catubá, Buscavida, Abraantes, Jauá, Interlagos,	882,9528	4,1204	17,025	23,3497	11,5662	10,8665	16,903	16,956	82,4789	445,5968	968,9031
6º	Arembepe Lauro de Freitas	244,9989	6,8042333	0	387,9931	5,7831	15,1329	0	4,1523	413,0614	129,30368	661,2313
7º	Valença	236,7981	110,7409	0	156,7544	52,0479	96,6437	0	25,2606	330,7066	229,13995	656,1426
8º	Guarajuba, MonteGordo, Itacimirim	266,1843	63,423367	612,5	131,9263	28,9155	51,9988	25,3545	16,956	267,91985	196,51552	646,5348
9º	Pojuca Cana vieira	359,1267	0	8,5125	261,3149	0	8,34435	0	0	179,56335	179,56335	637,2985
10º	s	229,9641	27,5927	17,025	55,9966	17,3493	16,6887	33,806	16,956	143,6341	142,57475	400,5419

Elaboração: Éder Romagna Rodrigues

Os índices de infra-estrutura turística, infra-estrutura básica e de centralidade turística globais de todos os núcleos da área de estudos foram organizados em planilhas para as décadas de 1970 (TABELA 2/ANEXO 1), 1980 (TABELA 3/ANEXO 1), 1990 (TABELA 4/ANEXO1) e 2000 (TABELA 5/ANEXO 1).

Após a elaboração dos índices de centralidade turística globais para as décadas de 1970,1980,1990 e 2000 foi necessário mapeá-los em cartogramas com símbolos pontuais.

6.4.1.2 Mapeamento dos índices de centralidade estruturais do turismo

As informações contidas nos índices serão mapeadas em cartogramas pontuais que exibirão a sequência cronológica do ICT. As informações dos índices são quantitativas e se apresentam de forma absoluta. Por esse motivo, a proposta de mapeamento é representar as quantidades cartograficamente de forma localizada. A pretensão é ver os fenômenos localizados e a relação de proporcionalidade entre eles (MARTINELLI, 2003). O melhor método de mapeamento nestes casos é a representação das figuras geométricas de maneira proporcional.

A relação de proporcionalidade entre quantidades deverá ser representada pela variável visual tamanho. É através da representação de figuras geométricas de tamanhos proporcionais às quantidades em que é possível discernir as variações de quantidades entre as variáveis estruturais. A figura geométrica escolhida para representar as variações visuais de tamanho será o círculo.

A maneira mais simples de calcular a proporcionalidade é considerar a área do círculo igual à quantidade a ser representada (Q). Para traçar o círculo, é primeiro necessário conhecer o raio. O raio será proporcional à raiz quadrada de Q (MARTINELLI, 2003). Esta fórmula já foi apresentada na página 119.

$$\text{Raio do círculo} = \sqrt{Q}$$

O raio será considerado em milímetros. Como os dados são muito variáveis, o cálculo do valor dos círculos poderá resultar em figuras geométricas muito grandes ou muito pequenas. Para adequá-las à escala do mapa é necessário multiplicá-las por uma constante K da seguinte forma: Esta fórmula já foi apresentada na página 119.

$$\text{Raio do círculo} = \sqrt{Q} \cdot K$$

O ICT representa a capacidade estrutural das sedes municipais, distritais e povoados para prestarem funções relacionadas ao turismo. A evolução histórica do ICT será representada cartograficamente para 1970, 1980, 1990 e 2000.

O cálculo e o mapeamento dos Índices de centralidade turística não encerram as possibilidades de análise desses indicadores. Os valores desses índices também podem ser organizados em classes e servirem de base para outras análises minuciosas.

6.4.1.3 Classificação dos Índices de Centralidade Turística

Após o cálculo do ICT foi possível classificá-lo em intervalos, através do método de desvio padrão. O processo que visa estipular o número de classes através da extração do desvio padrão também envolveu o isolamento do índice do núcleo urbano de Salvador. O índice pertencente a esse centro foi incorporado posteriormente a uma nova classe no final do processo de classificação. O índice de centralidade turística de Salvador foi isolado, pois se tratava de um número elevado que causaria uma série de distorções numéricas no processo da delimitação das classes. As classes resultantes do processo de classificação foram organizadas em uma tabela (TABELA 6):

TABELA 6

Classes de centralidade extraídas do universo dos índices globais do litoral da Bahia

Classes		Número de ocorrências
0,001	100	497
100,001	550	77
550,001	6950	23

Elaboração: Éder Romagna Rodrigues

Os resultados encontrados na classificação dos índices de centralidade estrutural do turismo foram, então, utilizados como referências para que se pudesse criar uma série de tipologias e categorias de hierarquização do turismo. Com base nos intervalos de classe dos índices globais do litoral da Bahia, procurou-se associar as classes

numéricas às categorias de centros cujas importâncias poderiam corresponder à dimensão numérica dos mesmos.

6.4.1.4 Categorias de hierarquia turística

O turismo é um fenômeno social complexo cujas dimensões não se resumem ao âmbito econômico, porque essa atividade também produz transformações espaciais. Dentre os espaços transformados pelo homem para atender às demandas do lazer turístico, o espaço urbano e seus núcleos são os principais alvos das intervenções. São nesses ambientes em que o turismo usufrui dos equipamentos de suporte, preferencialmente encontrados em aglomerações urbanas. As ações do turismo que repercutem sobre a organização dos núcleos urbanos incidem, por consequência, sobre toda a rede de núcleos (RODRIGUES, 1996).

Em toda estrutura espacial, como são os sistemas de núcleos urbanos, sempre existirá um elemento que terá um papel de destaque ou de maior importância para o conjunto da rede de núcleos (CHRISTALLER, 1966). Esta condição de primazia é tão relevante para o núcleo urbano em destaque quanto necessária ao conjunto de aglomerados de menor importância, pois é a partir dessa divisão organizacional entre núcleos mais ou menos estruturados em que é possível ocorrer uma articulação integrada que os complementem estruturalmente.

O que atribuirá a condição de destaque a um “Grande Centro Regional” de serviços turísticos é a capacidade que o mesmo terá para aglomerar em seus domínios uma grande proporção dos serviços de uma região turística, que o torna a principal base de suporte à hospedagem e à permanência de visitantes. A tendência dos serviços turísticos se concentrarem em grandes centros qualifica estes núcleos urbanos com um poder de influência que se estende para além de seus limites, o que confere aos mesmos a condição de polarizarem regiões (BOULLÓN, 1999).

O “Grande Centro Regional” é a principal destinação de uma região turística. Ele reúne o maior conjunto de equipamentos e estruturas de uma região turística. Por esse motivo, o Grande Centro Regional representa um ponto de referência e apoio para os visitantes que desejam visitar os atrativos e as destinações situadas em sua área de influência (PEARCE, 2003).

O “Grande Centro Regional” atrai visitantes de fora de sua região de influência, dada à importância estrutural que dispõe para dar suporte aos viajantes turísticos, sua

visibilidade para o mundo exterior e sua capacidade de competir com outras destinações turísticas. Ao motivar e atrair fluxos turísticos, este centro turístico principal desempenha um importante papel para o funcionamento do circuito, uma vez que as pequenas destinações não teriam as mesmas condições estruturais, nem visibilidade suficiente para motivarem pessoas a se deslocarem de suas longínquas regiões de origem para praticarem turismo (PEARCE, 2003).

É a partir do “Grande Centro Regional” que turistas se deslocam para os atrativos situados em sua zona de influência. O grande centro prestador de serviços turísticos desempenha um importante papel para a região de destino ao receber os fluxos turísticos que são emanados das zonas de origem, e reencaminhá-los aos centros situados em suas cercanias, onde, provavelmente, existirão os atrativos turísticos a serem usufruídos (BOULLÓN, 2002).

O “Grande Centro Regional” ostenta um diversificado leque de serviços e condições de suporte à atividade turística, não para atender estritamente à finalidade do lazer turístico, mas também para atender suas numerosas populações autóctones em suas necessidades de transporte, alimentação, saúde, educação, lazer, entre outras.

O fato de um “Grande Centro Regional” ter sua estrutura originalmente destinada aos interesses da população local, não impede que o mesmo abra mão de aplicar esta mesma capacidade estrutural ao atendimento das necessidades das atividades turísticas.

Em um patamar inferior da hierarquia dos espaços turísticos, os “Centros Regionais” assemelham-se ao “Grande Centro Regional”, por também concentrarem em seus domínios a maior parte dos equipamentos existentes nas regiões das quais influenciam, embora em escalas inferiores às desempenhadas pelo “Grande Centro Regional” citado (BOULLÓN, 2002).

Outra semelhança entre os “Centros Regionais” e o “Grande centro regional” está na possibilidade dos “Centros Regionais” estarem assentados em conglomerados que vivam exclusivamente para a atividade turística, ou de terem apenas uma parte de sua estrutura destinada a esta atividade de lazer (BOULLÓN, 2002).

Do mesmo modo em que o “Grande Centro Regional” e os “Centros Regionais”, os “Centros Locais” também concentram uma parcela dos equipamentos turísticos existentes em seus contextos micro-regionais, embora esta seja uma escala menos abrangente que os centros de maior hierarquia citados. O raio de alcance (CHRISTALLER, 1963) dos “Centros Locais” não terá a mesma extensão daqueles

encontrados no “Grande Centro Regional” e nos “Centros Regionais”. Dentre os centros turísticos, os “Centros Locais” são aqueles que apresentam equipamentos com o menor poder de abrangência territorial tendo, portanto, uma estrita importância para a sua vizinhança imediata (CHRISTALLER, 1966). São categorias espaciais com concentrações menores de equipamento, desenvolvidas para a exploração intensa de atrativos turísticos situados em suas proximidades (BOULLÓN, 2002).

A mercê da influência exercida por todos os Centros Prestadores de Serviços Turísticos figura a categoria das “Localidades Complementares” que caracteriza os aglomerados que não possuem equipamentos e empreendimentos em condições suficientes de exercerem qualquer tipo de suporte à atividade turística.

As “Localidades Complementares” estão espacialmente distribuídas de maneira dispersa pelas regiões influenciadas pelo “Grande Centro Regional”, “Centros Regionais” e “Centros Locais”. Por não apresentarem equipamentos suficientes em condições de atenderem às necessidades do turismo, elas participam do circuito de trocas da atividade apenas na condição de coadjuvantes.

Após a identificação e a caracterização das categorias de espaços turísticos foi possível fazer sua associação com os intervalos de classes dos índices. A categoria de “Grande Centro Regional” foi relacionada com a maior classe de índice de centralidade turística. Esse índice correspondia ao núcleo de Salvador. Em contrapartida, a categoria de Localidades Complementares foi representada cartograficamente com o menor intervalo das classes. A associação das categorias de espaços turísticos com os intervalos de classes dos índices pode ser observada no quadro a seguir (QUADRO 18).

QUADRO 18
Classes e categorias correspondentes aos centros
turísticos do litoral da Bahia para
1970,1980,1990 e 2000

Classes		Categorias correspondentes
0,001	100	“Localidades Complementares”
100,001	550	“Centros Locais”
550,001	6950	“Centros Regionais”
6950,001	13583,541	“Grande Centro Regional”

Elaboração: Éder Romagna Rodrigues

As categorias de centros de prestação de serviços turísticos relacionadas acima serão representadas nos mapas através da linguagem cartográfica.

6.4.1.5 Mapeamento das categorias dos Índices de Centralidade Turística

Para se mapear as categorias dos Índices de Centralidade Turística-ICT por setores censitários, foi necessário representar essas categorias em símbolos pontuais através da variável visual forma. Para cada categoria foi escolhida uma forma. O propósito do uso das formas como variável visual é representar as categorias de análise de maneira seletiva (MARTINELLI, 2006).

A forma escolhida para se representar as categorias dos Índices de Centralidade Turística foi o círculo apresentado de forma diferenciada (FIG. 33):



Figura 33 - Símbolos escolhidos para representar os Índices de Centralidade Turística

Os símbolos pontuais que serão utilizados para se representar as categorias dos Índices de Centralidade Turística deverão ocupar o centróide dos polígonos dos setores censitários aos quais se referirem. O mapeamento das categorias dos Índices de Centralidade Turística irá abranger as décadas de 1970,1980,1990 e 2000.

A análise da evolução espacial das classes de núcleos turísticos entre 1970 a 2000 possibilita compreender como a rede de núcleos se desenvolveu nesse período. Todo o processo de desenvolvimento de uma rede urbana do turismo pode ser dividido em fases. Cada fase envolve uma série de fenômenos que podem ser identificados. É através da identificação e análise desses fenômenos em que é possível identificar a fase de desenvolvimento em que a rede urbana do turismo se encontra.

Este trabalho propõe a análise das fases de desenvolvimento da rede urbana do turismo conforme o modelo de evolução das redes urbanas do turismo lineares (FIG. 34).

6.4.2 Análise da rede urbana do turismo conforme o modelo de evolução das redes urbanas do turismo lineares

A rede urbana do turismo compreende um organismo espacial formado por partes que se desenvolvem ao longo de um processo evolutivo. Durante o processo evolutivo podem ser identificadas fases com características específicas. A proposta metodológica desse trabalho é identificar em quais dessas fases a rede urbana do turismo do litoral da Bahia pode ser enquadrada durante as décadas de 1970,1980,1990 e 2000.

As fases de evolução da rede urbana do turismo serão utilizadas como parâmetros de análise. A primeira fase de evolução da rede urbana do turismo é caracterizada por um nível de desenvolvimento primitivo da rede de núcleos. Ela é denominada de: “Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística”.

Durante a primeira fase de evolução da rede urbana do turismo os núcleos urbanos não exercem atividades turísticas, pois não possuem equipamentos de recepção turística para motivarem fluxos turísticos. A falta de estrutura dos núcleos para as atividades turísticas não se restringe à infra-estrutura turística, mas se estende à falta de estrutura de transporte e acesso. Não existem ligações viárias entre os núcleos (FIG. 34-A).

Em meio a esse conjunto de condições, existe uma astenia de trocas entre os núcleos urbanos. A inexistência de trocas impede que o desenvolvimento econômico dos núcleos aconteça. Como resultado, os poucos núcleos que integram a orla litorânea não possuem variações significativas em seus níveis de desenvolvimento estruturais para o turismo (FIG. 34-A).

A primeira fase de evolução da rede urbana do turismo é caracterizada por uma rede de núcleos mal-integrada e pouco desenvolvida. Todas essas características deixam de existir com a evolução desse sistema. O desenvolvimento da rede urbana do turismo irá caracterizar a segunda fase que se denomina “Hipertrofia do grande centro regional” (FIG. 34-B).

Durante a segunda fase de desenvolvimento da rede urbana do turismo, a atividade turística se concentra em poucos núcleos urbanos. A concentração geográfica das atividades e estruturas espaciais do turismo em poucos núcleos da rede urbana consiste uma das principais estratégias dos agentes promotores da atividade turística. A concentração espacial das pessoas e riquezas envolvidas na atividade turística em um ou poucos núcleos urbanos é desejável, pois ela favorece uma maior lucratividade.

Outro fator que explica a concentração das atividades do turismo está relacionado à impossibilidade do turismo em se difundir espacialmente. As precárias condições viárias existentes em uma região de destino turística podem inviabilizar a difusão espacial do turismo entre vários núcleos.

A concentração das atividades do turismo ocorre com frequência em localidades costeiras ao redor do maior centro urbano de uma região de destino. É nesse centro urbano em que as atividades turísticas usufruem da infra-estrutura básica já existente, como hotéis, restaurantes e aeroporto internacional (PEARCE, 2003).

A concentração das atividades turísticas em um único centro pode desencadear uma hipertrofia da atividade turística no núcleo turístico principal. O hipertrofismo ocorre quando um único núcleo turístico passa a reunir toda ou a maior parte da atividade turística de uma região de destino.

Com o hipertrofismo do grande centro regional, a região de destino passa a se configurar por uma estrutura díspare formada por núcleos muito e pouco desenvolvidos. Existe um desequilíbrio na estrutura espacial da rede urbana do turismo (FIG. 34-B).

A rede urbana do turismo em sua segunda fase reproduz as características da rede urbana dentrítica. Assim como na rede urbana dentrítica, a rede urbana do turismo apresenta um núcleo primaz que aglomera a maior parte da estrutura, da população e da atividade econômica regional. Deste modo essa rede urbana apresenta um sistema hierárquico de núcleos incompleto. A rede urbana do turismo só apresenta um centro turístico primaz e pequenos centros locais situados nas áreas periféricas.

Com o desenvolvimento da rede urbana do turismo, ela deixa de apresentar paulatinamente as características de uma rede urbana dentrítica. Com o desenvolvimento, ela vai se tornando um sistema mais complexo. A próxima fase irá caracterizar a terceira fase de evolução denominada: “Interconexão regional, formação dos portões de entrada regionais e consolidação dos “Centros regionais”.

A terceira fase é caracterizada por um processo de expansão do turismo do “grande centro regional” em direção às áreas periféricas. Essa expansão é parte do

movimento de evolução das redes urbanas do turismo. O elemento que possibilita a expansão da atividade turística é o crescimento da malha viária.

O crescimento da malha viária abre verdadeiras zonas de expansão para que o turismo possa se desenvolver. É através desse processo em que a acessibilidade às regiões de destino é ampliada (FIG. 34-C). O turismo em seu processo de expansão tende a se concentrar nos núcleos urbanos que historicamente tiveram maior importância econômica regional.

A partir da expansão da atividade turística pelas áreas periféricas, essas regiões passam a dar origem a poucos centros turísticos que se concentram em locais específicos. Como as regiões periféricas sofrem com a debilidade de vias de acesso, a atividade turística tende a se concentrar em alguns poucos centros turísticos.

Inicialmente, as vias de transporte interconectam o interior aos principais centros litorâneos. Logo, esses principais centros litorâneos passam a ser via de passagem obrigatória para os turistas que ingressam nas regiões de destino e que têm como objetivo atingirem outras destinações turísticas. Os núcleos que gozam de uma grande interconexão viária e que, por isso, servem de via de passagem são chamados de “portões de entrada” (FIG. 34-C).

Os núcleos urbanos litorâneos que foram interconectados de forma pioneira pelas vias de transporte se tornam centros de importância estratégica para o desenvolvimento do turismo. A partir da conexão viária, esses núcleos passam a se desenvolver para o turismo. Eles atraem turistas, recursos e investimentos em infraestrutura. O desenvolvimento desses núcleos faz com que os mesmos apresentem uma condição de destaque no interior das regiões de destino turísticas. Deste modo, eles se consolidam como “Centros regionais” (FIG. 34-D).

Os “Centros regionais” reúnem uma significativa quantidade de infra-estrutura em relação aos demais núcleos da região de destino. A elevada concentração da infra-estrutura nos “Centros regionais” do turismo faculta a esses núcleos o poder de gerenciarem toda a vida dos contextos sub-regionais, inclusive exercerem influência sobre os pequenos centros.

O desenvolvimento da rede urbana do turismo não se encerra com a consolidação dos centros regionais. É a partir desses núcleos em que ocorre o processo de expansão da rede urbana do turismo. O processo de expansão caracteriza a quarta fase de desenvolvimento da rede urbana do turismo. Ela é denominada de: “Extensão lateral/ Desenvolvimento dos sub-eixos” (FIG. 34-E).

A quarta fase de “Extensão lateral/ Desenvolvimento dos sub-eixos” se caracteriza pela expansão da rede urbana do turismo a partir dos “Centros regionais”. Com o desenvolvimento dos “Centros regionais”, surge a necessidade de se expandir a atividade turística a partir destes núcleos principais. A alternativa para se expandir a atividade turística é a ocupação das áreas periféricas localizadas nas imediações dos “Centros regionais”. Os gestores da atividade turística buscam então ampliar a malha viária a partir dos “Centros regionais” de modo a interconectar esses centros aos demais núcleos. São realizados acessos longitudinais ligando os “Centros regionais” e os demais centros situados nas zonas periféricas (FIG. 34-E).

Na quarta fase, o adensamento da malha viária, e o desenvolvimento dos núcleos turísticos fazem com que a estrutura da rede urbana do turismo se torne mais madura do que se comparada ao seu estágio inicial de desenvolvimento. A partir desse estágio, a rede urbana do turismo alcança o nível máximo de organização espacial representado pela quinta fase de desenvolvimento. Essa última fase denomina-se “Maturidade da rede urbana do turismo/ Hierarquização” (FIG. 34-F).

O desenvolvimento de uma rede completa de núcleos caracteriza o estágio de maturidade da rede urbana do turismo. Neste estágio, os centros locais se desenvolvem e passam a reger a vida do turismo em pequenos contextos territoriais. (FIG. 34-F).

Após um extenso processo de desenvolvimento, a rede urbana do turismo atinge seu máximo estágio de evolução. O que caracteriza essa fase é o surgimento dos “Centros locais” (FIG. 34-F). É através desses núcleos em que a rede urbana do turismo se torna uma rede completa de núcleos.

Na quinta e última fase, a rede urbana do turismo se transforma em um complexo sistema formado por vários tipos de núcleos urbanos. Esses núcleos urbanos possuem vários níveis de estruturação para o turismo. É através da interação em rede, em que esses núcleos turísticos buscam atuar em conjunto para prestarem atividades turísticas.

Os núcleos que integram a rede urbana do turismo se distribuem geograficamente de forma linear e acompanhando a linha de costa marítima (FIG. 34-F). Esse padrão de organização espacial se assemelha ao formato que Giotart (1990) denominou de rosário turístico. Esse rosário é composto por um conjunto de núcleos com diferentes tamanhos e capacidades estruturais: Desde “Grandes centros regionais” capazes de influenciar vastas regiões turísticas, até “Localidades Complementares” que

não possuem quaisquer condições estruturais para desempenharem a atividade turística (FIG. 34-F)

A rede urbana do turismo em sua última fase passa a ser integrada por vários sub-eixos formados por centros alinhados de forma longitudinal. Cada sub-eixo é regido por um centro regional que subordina vários centros locais ao seu poder de influência (FIG. 34-F).

Contudo, o fim de um processo de formação de uma rede completa de núcleos, e a consolidação de eixos lineares de desenvolvimento caracterizam a quinta e última etapa de desenvolvimento da rede urbana do turismo. Esses parâmetros poderão ser utilizados para se avaliar o processo de evolução da rede urbana de núcleos do litoral da Bahia.

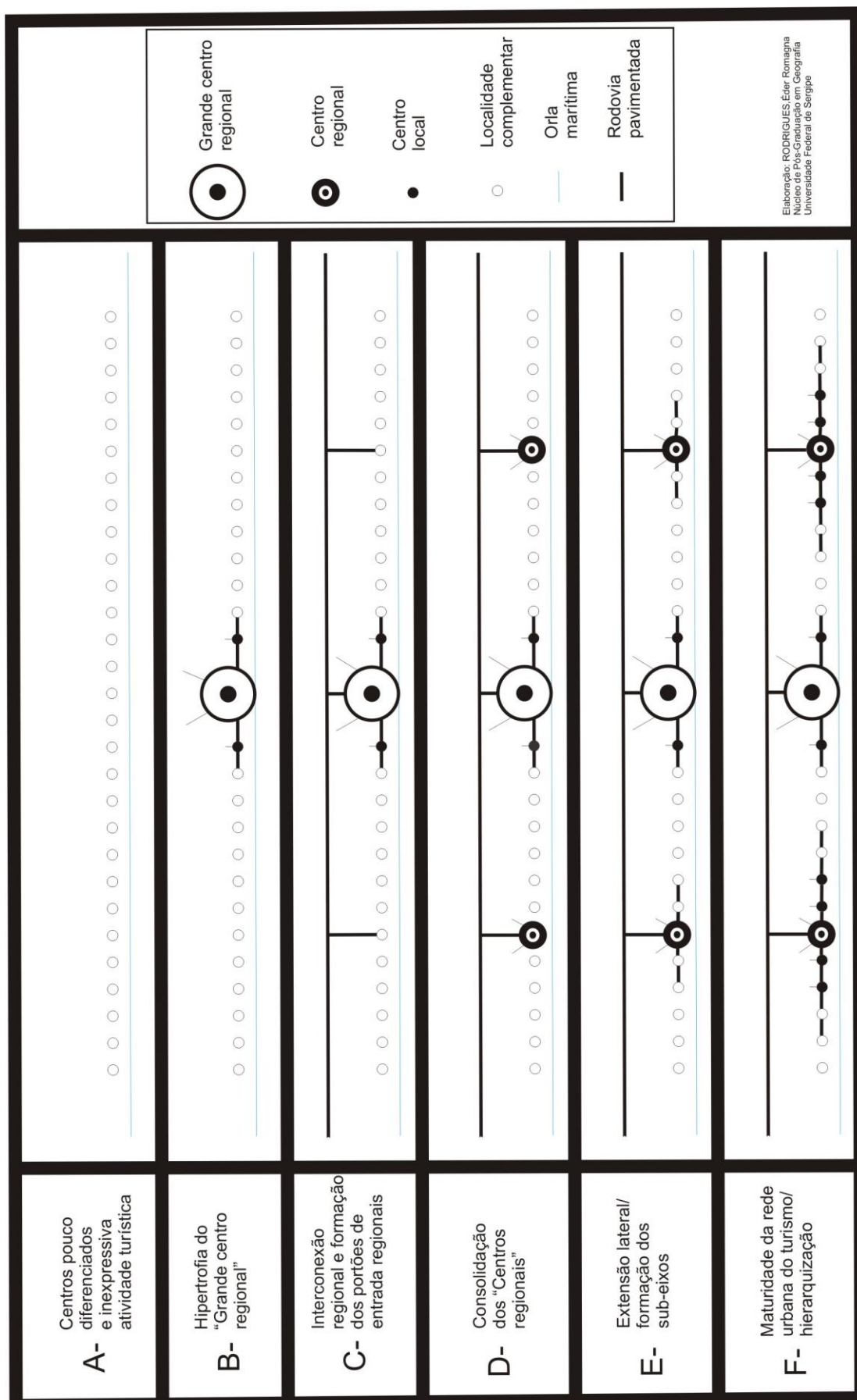


Figura 34- Modelo de evolução das redes urbanas do turismo litorâneas- 2010

7. DESENVOLVIMENTO

7.1 Análise da temática: redes de transporte

As vias de circulação e os meios de transporte possuem uma elevada importância para a realização das atividades turísticas. As estruturas de transporte são elementos capazes de induzir a atividade turística em uma dada região. São as vias que facilitam o acesso dos turistas às áreas desabitadas. Logo, elas formam eixos que viabilizam a ocupação pioneira pelo turismo em áreas desabitadas.

Este trabalho propõe a análise do processo de expansão da malha viária do litoral da Bahia durante as décadas de 1970, 1980, 1990 e 2000. Em cada uma dessas décadas, serão realizadas análises relativas à evolução histórica da rede de transportes, uma análise visual geral da distribuição das vias de transporte, a identificação e análise dos eixos viários de desenvolvimento turístico e dos portões de entrada.

7.1.1 Década de 1970

Durante o princípio da década de 1970 o Governo Federal implementou a BR 101. Essa obra fez parte de um plano de integração nacional que era uma das prioridades do governo no período. O plano de integração nacional foi colocado em prática pela união com o objetivo de interligar as regiões brasileiras por via rodoviária (MELLO E SILVA, LEÃO, SILVA; 1989). Um dos principais eixos viários propostos pelo plano nacional de integração era a construção da BR 101.

O projeto proposto para a implementação da BR 101 previa a construção de uma rodovia que interligaria a maior parte do litoral brasileiro. Apesar de interligar a maior parte do litoral brasileiro, a rodovia percorreria um traçado que não atravessaria diretamente a orla oceânica. O governo federal optou por implementar a rodovia a uma distância em relação à orla que varia entre 10 e 100 km. A rodovia manteria uma distância em relação à orla marítima devido às dificuldades e custos existentes de implementação em ambiente costeiro (ABLAS, 2003).

Até 1970, a BR101 se encontrava parcialmente implementada em alguns trechos do litoral baiano (FIG. 35). Durante este período, a BR 101 era formada por vias não pavimentadas. As precárias condições de tráfego restringiam significativamente a

circulação de pessoas e mercadorias na região (TÓFANI, 1996). Logo, as deficiências no sistema viário inviabilizavam a possibilidade de formação de uma rede urbana.

No princípio da década de 1970, a área que mais tarde seria compreendida pela política de planejamento territorial do PRODETUR se encontrava fracamente integrada por vias rodoviárias. A BR 101 se encontrava parcialmente implementada na Costa do Cacau e na Baía de Todos os Santos. Os trechos até então implementados tinham como origem as cidades de Ilhéus e de Salvador (FIG. 35) (VOLUME II).

As demais regiões de planejamento do PRODETUR não possuíam rodovias pavimentadas. Isso restringiu a comunicação entre os núcleos turísticos e, possivelmente, inviabilizou que a atividade turística de massa se desenvolvesse durante o período (FIG. 35) (VOLUME II).

Durante a década de 1970, somente a capital apresentava aeroportos com linhas regulares (FIG. 35) (VOLUME II). A inexistência de aeroportos com linhas regulares no interior da Bahia limitava a circulação de pessoas e turistas nessa área.

7.1.1.1 Eixos viários de desenvolvimento turístico

O limitado sistema viário baiano do princípio da década de 1970 não possuía eixos viários de desenvolvimento do turismo. A rodovia BR 101 percorria parte da Baía de Todos os Santos e da Costa do Cacau e era interligada somente a Salvador (155) e Ilhéus (64) por eixos secundários (FIG. 35) (VOLUME II).

7.1.1.2 Portões de entrada

Na década de 1970 somente a cidade de Salvador (155) poderia ser considerada como um portão de entrada turístico. Ela possuía o único aeroporto com linhas regulares da área de estudos, além de condições viárias para desenvolver turismo (FIG. 35) (VOLUME II). A rede viária que emanava da capital interligava a mesma ao litoral norte e à Ilha de Itaparica. Desse modo, viajantes e soteropolitanos se deslocavam a essas duas áreas para realizar respectivamente atividades de turismo e lazer de fim de semana (MELLO E SILVA, SILVA, CARVALHO; 2008).

7.1.2 Década de 1980

Em 1980 a BR 101 já havia sido inaugurada. No entanto, ao longo da década que se seguiu, ainda era possível identificar trechos que se encontravam em pavimentação (FIG. 36) (VOLUME II). Com o intuito de complementar a atuação do Governo Federal, o Governo do Estado da Bahia também buscou realizar investimentos no setor de infra-estrutura e transportes (MELLO E SILVA, LEÃO, SILVA; 1989).

Durante a década de 1980, o Governo do Estado da Bahia empreendeu políticas de estruturação viária que pretendiam integrar o Estado da Bahia. Uma dessas políticas visava dar suporte ao crescente processo de urbanização e industrialização da Região Metropolitana de Salvador-RMS. Foi com esse propósito em que o Governo do Estado da Bahia implementou a Estrada do Coco (BA 099)(FIG. 36) (VOLUME II). A Estrada do Coco interligava Salvador à Praia do Forte e, por isso, passou a exercer um importante papel na expansão da Região Metropolitana de Salvador-RMSAL e na expansão da zona de segundas residências da capital baiana (MELLO E SILVA, SILVA, CARVALHO; 2008).

A inauguração da BR 101, possibilitou a formação de um eixo de ligação que se estendia de norte a sul no território baiano. Este eixo passou a integrar o litoral do estado da Bahia. O Governo Federal, além de implantar o eixo principal de circulação da BR 101 no sentido norte-sul, também implantou alguns acessos que interligavam a BR 101 às principais zonas litorâneas (FIGURA36) (VOLUME II).

As vias que integram a BR 101 ao litoral se estendem no sentido Leste-Oeste. Elas são a BR 367 que interliga os núcleos de Porto Seguro (42) e Santa Cruz Cabrália (44) à BR 101, BR 415 que interliga o núcleo de Ilhéus (64) à BR 101 e as BA 001 e BA 046 que interligam Nazaré (150) e a Ilha de Itaparica à BR 101 (FIG. 36) (VOLUME II). Todos esses acessos foram determinantes para o desenvolvimento do turismo em alguns trechos da orla litorânea.

7.1.2.1 Eixos viários de desenvolvimento turístico

A análise da rede viária em uma escala regional permite identificar que na década de 1980 a costa dos Coqueiros passou a ser cortada pelos 75 quilômetros de asfalto da BA 099 que interligam a Praia do Forte (196) à Salvador (MELLO E SILVA, SILVA, CARVALHO; 2008) (FIG. 36) (VOLUME II). Esse elemento viário

possibilitou a formação de uma rede de núcleos turísticos que se estende ao longo da rodovia. Muitos desses núcleos eram vilarejos de pescadores que passaram subitamente a exercer atividades turísticas (CRUZ, 2000). O resultado desse processo é a formação de um eixo viário de desenvolvimento turístico que se inicia em Salvador (155) e se estende pelo Litoral Norte (FIG. 36) (VOLUME II).

A Baía de Todos os Santos passou na década de 1980 a ser cortada pela BA 001. Essa rodovia percorreu a orla da ilha de Itaparica. Essa rodovia criou as condições para a formação do eixo viário de desenvolvimento turístico da Baía de Todos os Santos. Esse eixo passou a ser polarizado pela cidade de Salvador (155). A partir desse período, o eixo viário de desenvolvimento turístico da BA 001 passou a ser uma das zonas de segundas residências dos habitantes de Salvador (155)(MELLO E SILVA, SILVA, CARVALHO; 2008)(FIG. 36) (VOLUME II).

A Costa do Dendê não apresentava nenhum eixo viário de desenvolvimento turístico na década de 1980.

A Costa do Cacau não apresentava na década de 1980 rodovias pavimentadas que interligassem Ilhéus (64) aos litorais norte e sul desta região turística. Logo, ela também não possuía eixos viários de desenvolvimento turístico durante o período (FIG. 36) (VOLUME II).

Em 1980, a Costa do Descobrimento já era interligada à BR 101 pela BR 367. A BR 367 percorria parte do litoral da região e formava um pequeno eixo viário de desenvolvimento turístico entre Porto Seguro (42) e Santa Cruz Cabrália (44) (FIG. 36) (VOLUME II).

A Costa das Baleias não apresentava eixos de desenvolvimento viário na década de 1980.

7.1.2.2 Portões de entrada

A identificação e análise dos portões de entrada envolve alguns procedimentos metodológicos. Um dos procedimentos metodológicos é a localização dos aeroportos. Durante o ano de 1980, os aeroportos com linhas regulares podiam ser encontrados tanto em Salvador (155) quanto em Ilhéus (64) (FIG. 36) (VOLUME II). Outro procedimento metodológico envolvido no processo de identificação dos portões de entrada é a localização das rodovias que dão acesso ao litoral.

Em 1980, Salvador (155) era interligada diretamente à BR 101 pela rodovia BR 324. Por esse motivo, Salvador (155) era o ponto de passagem para os visitantes que ingressavam na região turística Baía de Todos os Santos e que tinham como destino os núcleos situados na orla litorânea da ilha de Itaparica e, também, na orla da Costa dos Coqueiros. As infra-estruturas aeroviárias e rodoviárias fizeram de Salvador (155) um legítimo portão de entrada das regiões turísticas Baía de Todos os Santos e Costa dos Coqueiros na década de 80 (FIG. 36) (VOLUME II).

Em 1980, Porto Seguro (42) também era interligada à BR 101 pela BR 367. Desse modo, Porto Seguro era o principal itinerário de passagem para os viajantes que ingressavam na região turística Costa do Descobrimento (FIG. 36) (VOLUME II). Portanto, Porto Seguro (42) também podia ser considerado como portão de entrada da Costa do Descobrimento.

7.1.3 Década de 1990

A década de 1990 foi marcada por uma redução geral dos investimentos do Governo Federal em infra-estrutura de transportes. As sucessivas crises econômicas da década de 1980 restringiram o poder de atuação do governo federal em setores de infra-estrutura como é o caso das rodovias federais. O Governo Estadual, no entanto, continuou com sua política de expansão e complementação da malha viária federal ao construir novos ramais e integrar as rodovias federais (MELLO E SILVA, LEÃO, SILVA; 1989).

Em 1990, a BR 101 já se encontrava pavimentada em toda a sua extensão (FIG. 37) (VOLUME II). Foi possível identificar durante esse período que o governo estadual construiu acessos que interligavam essa via ao litoral. Esse foi o caso da implementação das rodovias estaduais BA 698, da BA 290 e da BA 489 que interligavam Mucuri (4), Alcobaça (26) e Prado (30) à BR 101 (FIG. 37) (VOLUME II).

Em 1990, foi possível identificar o surgimento de novos acessos interligando os núcleos litorâneos à BR 101. Esse é o caso da criação das rodovias estaduais BA 652 e BA 542. Essas rodovias interligavam os núcleos de Camamu (93) e Valença (132) à BR 101 (FIGURA37) (VOLUME II).

Já na costa dos Coqueiros, as rodovias estaduais BA 505, BA 400 e BA233 passaram a integrar os núcleos de Subaúma (218), Baixio (219) e Sítio do Conde (226) à BR 101 (FIG. 37) (VOLUME II). Na Costa dos Coqueiros também é possível

observar a ampliação da BA 099 com o nome de Linha Verde (FIG. 37). A partir de 1990, essa rodovia se tornou um importante eixo de ligação entre o Litoral Norte do estado da Bahia e Sergipe.

7.1.3.1 Eixos viários de desenvolvimento turístico

Com a inauguração da Linha Verde, foi possível identificar na Costa dos Coqueiros um eixo viário de desenvolvimento turístico. A BA 099 é o eixo viário de desenvolvimento turístico da Costa dos Coqueiros. Este eixo apresenta ao longo de seu percurso uma série de núcleos turísticos. Esse eixo contempla os núcleos de Lauro de Freitas (169), Praia do Forte (196), Subaúma (218), Sítio do Conde (226), entre outros (FIG. 37) (VOLUME II).

No interior da Baía de todos os Santos, também foi possível identificar um eixo viário de desenvolvimento. A BA 001 é a via que estrutura o eixo de desenvolvimento turístico da Baía de Todos os Santos. Esse eixo se situa na orla da ilha de Itaparica. Em 1990 esse eixo era formado pelos núcleos Cacha Pregos (140), Berlinque (142), Ponta de Aratuba(144),Tairu (145), Barra Grande (148), Conceição (149), Barra do Pote (151), Coroa (152), Barra do Gil, Penha(157) e Gamboa (158)(FIG. 37) (VOLUME II).

Na Costa do Dendê, o Governo da Bahia estendeu a BA001 entre os núcleos de Valença (132) a Camamu (93). Essa extensão criou um eixo viário de desenvolvimento turístico na porção continental dessa região de desenvolvimento turística (FIG. 37) (VOLUME II). Esse eixo viário acabou se transformando em um importante corredor de viagem para os turistas que procuram os terminais de transporte hidroviários da região. É através dos terminais hidroviários em que os turistas têm acesso às ilhas e às praias oceânicas (GV CONSULTS, 2004b).

Na década de 1990, a Costa do Cacau passou a contar com a BA 001. Essa rodovia interligava Ilhéus (64) à Canavieiras. Essa rodovia permitiu a formação de um eixo de desenvolvimento turístico nessa região turística. A rodovia também impulsionou Olivença (58) a se tornar um balneário de águas hidrominerais (GV CONSULTS, 2004b)(FIG. 37) (VOLUME II).

Não é possível identificar no ano de 1990 alterações nas estruturas viárias da Costa do Descobrimento.

Na Costa das Baleias a pavimentação da BA 001 impulsionou o turismo regional (FIG. 37). Esse turismo passou a ser fortemente associado ao veraneio de mineiros e

capixabas. A BA 001 se tornou caminho de passagem para os turistas que circulavam no interior da costa das Baleias. A BA 001 passou a formar também um eixo de desenvolvimento turístico. Esse eixo da BA 001 se originava em Mucuri (4) e se estendia por Nova Viçosa (11), Caravelas (20), Alcobaça (26) e Prado (30) (FIG. 37) (VOLUME II).

7.1.3.2 Portões de entrada

Em 1990, a área de estudos passou a ser ocupada por vários núcleos turísticos em condições de exercerem a função de portões de entrada. Dentre todos os núcleos, Salvador e Ilhéus apresentavam aeroportos. Os aeroportos que operam com vôos de linhas regulares em Ilhéus (64) e Salvador (155) transformaram esses dois núcleos em portões de entrada da Costa do Cacau e da Baía de Todos os Santos respectivamente (FIG. 37) (VOLUME II).

Não é possível identificar portões de entrada na Costa dos Coqueiros. Essa região turística não apresenta um único núcleo que sirva de etapa de passagem para turistas interessados em visitarem o litoral. A orla oceânica da Costa dos Coqueiros é entrecortada por uma única via que integra todos os núcleos, sem que nenhum seja diferenciado como o principal portão de entrada (FIG. 37) (VOLUME II).

Na Costa do Dendê Valença (132) e Camamu (93) possuem ligações diretas com a BR 101 através da BA 652 e da BA 542 (FIG. 37) (VOLUME II). Logo, esses núcleos são lugares de passagem para todos os fluxos turísticos que se destinam ao litoral da Costa do Dendê. A estrutura viária que se configurou na Costa do Dendê tornou Valença (132) e Camamu (93) os principais portões de entrada regionais.

Na Costa do Descobrimento, Porto Seguro (42) se manteve como o principal portão de entrada. Isso ocorreu, pois Porto Seguro é o núcleo melhor servido de infra-estruturas de transporte em toda a Costa do Descobrimento. Porto Seguro possui o principal acesso à BR 101 que é a BR 367. A BR 367 recebe os fluxos turísticos que se originam da BR 101 e os conduzem à Porto Seguro (42) no litoral. Logo, esta cidade pode ser considerada como o principal portão de entrada da Costa do Descobrimento (FIG. 37) (VOLUME II).

A rede viária implementada na Costa das Baleias transformou as cidades de Prado (30), Alcobaça (26) e Mucuri (4) em portões de entrada regionais. É possível identificar que, em 1990, houve a implementação das rodovias secundárias de acesso

BA's 690, 290 e BR 489 (FIG. 37) (VOLUME II). Essas rodovias de acesso interligaram Prado (30), Alcobaça (26) e Mucuri (4) diretamente à BR 101. A criação das rodovias secundárias de acesso transformou essas cidades em núcleos de passagem para todos os visitantes que ingressam na Costa das Baleias e se dirigem ao litoral. Logo, elas se tornaram portões de entrada regionais.

7.1.4 Década de 2000

Por volta do ano 2000, a política de desenvolvimento do governo do Estado da Bahia era integrar o litoral do estado por via rodoviária. Uma das estratégias adotadas nesse sentido foi a expansão da BA 001 que margeia a orla litorânea (MELLO E SILVA, LEÃO, SILVA; 1989). Desta forma, o governo pretendia integrar a economia destas localidades e fomentar o turismo (FIG. 38) (VOLUME II).

As etapas seguintes da política de integração viária consistiam na criação de pontes para a interligação de trechos da BA 001. Na década de 2000, vários trechos da BA 001 permaneceram isolados por rios e lagunas. Desse modo, esses trechos necessitavam de pontes para serem integrados (GV CONSULTS, 2004b)(FIG. 38).

Uma das pontes previstas no projeto de integração da BA 001 era a ponte do rio Jequitinhonha. Essa obra integraria os núcleos de Canavieiras (48) e Belmonte (46) e interligaria a Costa do Cacau à Costa do Descobrimento (GV CONSULTS, 2004b). Na década de 2000 já existiam planos para a integração de Itacaré (77) à Camamu (93). Esse projeto foi somente concluído em 2009 através da criação de um trecho da BA 001 (A TARDE, 2009)(FIG. 38) (VOLUME II).

Foi possível observar no ano de 2000 que houve uma pequena expansão da malha viária no litoral baiano. O único setor onde houve significativa expansão da malha viária foi a orla litorânea. Ao longo da orla litorânea foi possível observar a pavimentação de rodovias que percorriam diretamente esse setor do litoral da Bahia. Esse é o caso da implementação de vários trechos da BA 001 (FIGURA38)(VOLUME II).

Um dos exemplos de expansão das rodovias estaduais foi a pavimentação da rodovia BA001 entre Ilhéus (64) e Itacaré (77). Essa expansão ocorreu no interior da região turística Costa do Cacau (FIG. 38) (VOLUME II).

O Governo do Estado da Bahia também implementou rodovias estaduais litorâneas na Costa do Descobrimento entre 1990 e 2000. O Governo estadual estendeu

a pavimentação da BA 001 entre Santa Cruz Cabralia (44) e Belmonte (46) e entre Porto Seguro (42) e Trancoso (38) (FIG. 38) (VOLUME II).

Apesar das transformações ocorridas com a expansão das rodovias estaduais litorâneas, não foi possível identificar significativas alterações com as rodovias secundárias de acesso. Durante a década de 2000 apenas uma rodovia secundária de acesso foi implementada em todo o litoral baiano. Este foi o caso da criação da BA 270. A BA 270 interligava o núcleo de Canavieiras (48) à BR 101 (FIG. 38)(VOLUME II).

7.1.4.1 Eixos viários de desenvolvimento turístico

É possível observar que entre as décadas de 1990 e 2000, os eixos viários de desenvolvimento turístico da Costa dos Coqueiros, Baía de Todos os Santos, Costa do Dendê e Costa das Baleias permaneceram os mesmos (FIG. 38) (VOLUME II). No entanto, observa-se que durante esse período ocorreu uma expansão geral desses eixos.

A expansão dos eixos viários de desenvolvimento turístico pôde ser observada na área compreendida pela região de planejamento turístico Costa do Cacao. Nesta área, o governo estadual pavimentou a BA 001 no trecho que interliga as cidades de Ilhéus (64) e Itacaré (77) (FIG. 38) (VOLUME II). Essa rodovia possibilitou a expansão das atividades turísticas ao longo da orla litorânea norte da Costa do Cacao.

Na Costa do Descobrimento também foi possível observar uma expansão do eixo de desenvolvimento turístico. A expansão da BA 001 entre Santa Cruz Cabralia (44) e Belmonte (46), e entre Porto Seguro (42) e Trancoso (38) ampliou o eixo viário de desenvolvimento turístico dessa região (FIG. 38)(VOLUME II).

7.1.4.2 Portões de entrada

Em 2000, não aconteceram mudanças significativas com os portões de entrada da área de estudos. Os portões de entrada em 2000 mantiveram-se basicamente os mesmos em relação à década de 1990 (FIG. 38) (VOLUME II).

Em 2000, foi possível observar que somente um núcleo do litoral da Bahia se transformou em “portão de entrada”. Esse é o caso de Canavieiras (48) na região turística Costa do Cacao. É nesse período em que essa cidade foi integrada ao sistema viário da Costa do Cacao através da rodovia BA 270. A BA 270 passou a cumprir o papel de “rodovia secundária” ao interligar diretamente Canavieiras (48) à BR 101.

Com a integração direta, essa cidade passou a receber todos os fluxos turísticos que se originavam da BR 101 e que se destinavam ao litoral sul da Costa do Cacau. Logo, ela se transformou em um local preferencial de passagem para esses fluxos. Por isso, ela se tornou um “Portão de entrada”. A partir de 2000, Canavieiras (48) passou a dividir com Ilhéus (64) a condição de portão de entrada da Costa do Cacau (FIG. 38) (VOLUME II).

7.1.5 Considerações parciais do eixo temático “redes de transporte”

A análise das redes de transporte permitiu identificar um processo de expansão e adensamento da malha viária litorânea baiana entre 1970 e 2000. O principal fenômeno responsável pela expansão e adensamento da malha viária baiana foi a pavimentação da BR 101. Essa estrutura possibilitou a interconexão do litoral baiano em toda a sua extensão norte-sul (FIG. 38)(VOLUME II).

A criação de acessos que interligassem a BR 101 ao litoral foi determinante para induzir o turismo em alguns núcleos litorâneos. A construção de acessos rodoviários entre o litoral e a BR 101 foi diretamente responsável por ativar a atividade turística em alguns poucos núcleos litorâneos. A ligação direta entre esses núcleos e a BR 101 conferiu aos mesmos uma posição estratégica no contexto das regiões de planejamento turístico. Eles passaram a ser vias obrigatórias de passagem para turistas que ingressassem na região de planejamento turística e se destinassem ao litoral. Logo, eles passaram a se tornar portões de entrada das regiões turísticas. Os portões de entrada identificados nas décadas de estudo foram identificados no quadro a seguir (QUADRO 19).

QUADRO 19
Portões de entrada do litoral da Bahia

Décadas de análise			
1970	1980	1990	2000
Salvador	Salvador	Salvador	Salvador
	Ilhéus	Ilhéus	Ilhéus
	Porto Seguro	Porto Seguro	Porto Seguro
		Valença	Valença
		Camamu	Camamu
		Prado	Prado
		Alcobaça	Alcobaça
		Mucuri	Mucuri
			Canavieiras

Fonte: Elaborado por Éder Romagna Rodrigues

Durante as décadas de 1970,1980,1990 e 2000 as rodovias estaduais BA 001 foram sendo progressivamente pavimentadas a partir dos portões de entrada. Elas passaram a formar eixos viários que contornam a orla litorânea. Assim, essas rodovias se tornaram verdadeiras frentes pioneiras de expansão do turismo no litoral das regiões de planejamento do PRODETUR. Essas regiões foram sendo progressivamente ocupadas por núcleos turísticos e se transformaram em eixos viários de desenvolvimento do turismo.

Os eixos viários são estruturas básicas para o desenvolvimento das redes urbanas do turismo. São eles que propiciam a integração viária necessária para que as inter-relações entre os núcleos urbanos ocorram.

Contudo, tanto a expansão quanto o adensamento da infra-estrutura viária do litoral baiano criaram as condições ideais para que surgisse um sistema urbano formado por núcleos turísticos. Uma das características da rede urbana do turismo é a existência de eixos viários de desenvolvimento turístico. São essas vias que formam a estrutura dorsal na qual se sustentam as redes urbanas do turismo.

As estruturas viárias são elementos que caracterizam as redes urbanas do turismo. Outros elementos que caracterizam as redes urbanas do turismo são as suas funções. Muitas das redes urbanas do turismo reúnem núcleos formados pelas mais diversas especializações funcionais. É essa diversidade funcional dos núcleos turísticos que obriga os mesmos a se relacionarem para estabelecerem atividades produtivas e de prestação de serviços turísticos em rede. Contudo, as funções são importantes elementos para se pensar as redes urbanas do turismo. Por esse motivo, o próximo item irá analisar a evolução da rede urbana do turismo do litoral da Bahia sob o ponto de vista das funções.

7.2 Análise da temática: Função turística

A análise das funções dos núcleos que integram a rede urbana do turismo é um procedimento indispensável ao estudo dessas redes. Isso ocorre porque é necessário investigar qual é a participação da função turística no conjunto das funções econômicas de um sistema urbano.

A rede urbana do turismo se desenvolve nos mesmos núcleos onde ocorrem as redes urbanas ligadas às atividades industriais, comerciais e de serviços. Logo, a função turística convive com outras formas de organização da rede urbana. A primeira etapa do

estudo da participação da função turística na economia dos núcleos integrantes do litoral da Bahia consiste na análise do Índice de Função Turística. Os próximos itens irão compreender análises sobre os padrões de distribuição dos Índices de Função Turística dos núcleos das regiões de planejamento do PRODETUR.

7.2.1 Década de 1970

Observa-se que na década de 1970 existiam poucos núcleos urbanos que reuniam Índices de Função Turística. A pequena quantidade de núcleos urbanos com Índices de Função Turística indica que a atividade turística no período era pouco importante para a vida das regiões litorâneas do estado da Bahia.

Na Costa dos Coqueiros, apenas o núcleo de Massarandupió (217) apresentava IFT. Na Baía de Todos os Santos Itaparica aparecia como o núcleo com o maior Índice de Função Turística de todo o litoral baiano. Tal posição se deve à sua importância como balneário hidromineral e área de segundas residências de Salvador (155) (FIG. 39) (VOLUME II).

Em 1970, a capital baiana apresentava um baixo Índice de Função Turística. Embora na década de 1970 a função turística de Salvador (155) já fosse uma realidade, ela pouco representava para o conjunto da economia soteropolitana. Salvador (155) apresentava na década de 1970 um número de leitos muito pequeno se comparado ao total de habitantes da capital. Logo, seu Índice de Função Turística era baixo (FIG. 39) (VOLUME II).

A Costa do Dendê não apresentava núcleos com Índices de Função Turística disponíveis para a década de 1970 (FIG. 39) (VOLUME II).

O Índice de Função Turística de Ilhéus (64) na Costa do Cacau era irrisório para 1970. Isso indica que o turismo não possuía grande importância para o conjunto da economia de Ilhéus (64) em 1970 (FIG. 39) (VOLUME II).

O Índice de Função Turística de Porto Seguro (42) na Costa do Descobrimento era irrisório em 1970. O mesmo aconteceu com os IFT's dos núcleos de Alcobaça (26) e Caravelas (20) na Costa das Baleias (FIG. 39) (VOLUME II).

7.2.2 Década de 1980

É possível identificar através de uma comparação entre os Índices de Função Turística disponíveis para as décadas de 1970 e 1980, que em 1980 um número cada vez maior de núcleos passou a dispor de Índices de Função Turística (FIG. 40) (VOLUME II). No entanto, esses índices permaneceram baixos em geral.

Em 1980, nenhum dos Índices de Função turística disponíveis era superior a 85. Esse baixo valor indica que a atividade turística em 1980 participava pouco da vida econômica e produtiva do litoral baiano. Os baixos índices de função turística apontam que o turismo em 1980 era pouco importante em relação às demais atividades econômicas.

Em 1980, o turismo já era uma realidade presente na capital Salvador (155). O Índice de Função turística de Salvador era inferior a 17. Isso significa que a movimentação econômica do turismo em Salvador pouco representava para o conjunto da economia soteropolitana (FIG. 40) (VOLUME II).

Todos os índices de função turística disponíveis para a década de 1980, se encontravam próximos ou nas imediações da orla costeira. Foi nessa porção da área de estudos em que foi observada uma maior participação da atividade turística. Os atrativos turísticos associados ao sol, mar e praia conferiam a essa porção da área de estudos melhores condições para que as atividades turísticas pudessem se desenvolver. Logo, essa porção da área de estudos apresentava maior ocorrência de Índices de Função Turística (FIG. 40) (VOLUME II).

Foi possível observar que, no ano de 1980, os núcleos que apresentavam Índices de Função Turística se alinhavam ao longo do litoral das sub-regiões de desenvolvimento do PRODETUR (FIG. 40) (VOLUME II).

Na costa dos Coqueiros foi possível observar que Conde (230) e Camaçari (185) apresentavam Índices de Função Turística inferiores a 10 (FIG. 40) (VOLUME II).

Na Baía de Todos os Santos foi possível identificar a redução dos índices de Função turística. Houve uma redução do Índice de Função Turística de Itaparica (165) entre 1970 e 1980 (FIG. 40). Se em 1970, o Índice de Função turística de Itaparica equivalia a 17, em 1980 o índice se tornou inferior a esse valor. A queda do índice de função turística de Itaparica em 1980 indica uma redução da participação da função turística em relação à economia desse núcleo. A redução do IFT também pode ter sido

causada pelo crescimento da população do núcleo no período compreendido entre as décadas de 1970 e 1980.

Na Costa do Dendê não existiam Índices de Função Turística disponíveis para o período (FIG. 40) (VOLUME II).

Na Costa do Cacao os núcleos Itacaré (77), Ilhéus (64), Olivença (58) e Una (53) e Canavieiras (48) foram os únicos a apresentarem Índices de Função Turística na década de 1980. Os IFT's dos núcleos eram inferiores a 17. Olivença (58) apresentava um índice superior à Ilhéus (64) neste período (FIG. 40) (VOLUME II).

Em 1980, Porto Seguro (42) apresentava o maior IFT da Costa do Descobrimento. Em 1980, o IFT de Porto Seguro esteve compreendido entre 17 e 85. Já Caraíva, Arraial da Ajuda (39), Trancoso (38) e Belmonte (46) apresentaram menores IFT's que Porto Seguro (FIG. 40) (VOLUME II). O IFT de Caraíva era menor que 17. Já os índices de Arraial da Ajuda, Trancoso, Belmonte estiveram compreendidos entre 17 e 85.

Na Costa das Baleias Alcobaça (26) e Porto de Areias (18) apresentaram IFT's inferiores a 10 (FIG. 40) (VOLUME II).

7.2.3 Década de 1990

Foi possível observar que na década de 1990 houve um aumento do número de núcleos que dispunham de Índices de Função Turística em relação à 1980. Isso indica que o litoral do Estado da Bahia vivenciou um processo de turistificação de sua economia. Durante esse período, o turismo se tornou uma realidade cada vez mais presente na economia dos núcleos urbanos do litoral baiano (FIG. 41) (VOLUME II).

Ao se comparar os Índices de Função Turística de 1980 e os de 1990, foi possível identificar o surgimento de novos núcleos que dispunham de Índices de Função Turística na porção continental da área de estudos. Se em 1980, os núcleos que apresentavam Índices de Função Turística se situavam exclusivamente na orla litorânea, em 1990 esses núcleos passaram a ocupar o interior da área de estudos. Existiu, portanto, um processo de interiorização da função turística na área de estudos (FIG. 41) (VOLUME II).

A terceira constatação que foi possível realizar com os IFT's de 1990 é de que existiu uma variação entre os índices dos núcleos situados na zona costeira e os índices

dos núcleos situados na porção continental das regiões de planejamento do PRODETUR (FIG. 41) (VOLUME II).

Os núcleos que integravam a orla oceânica em 1990 possuíam maiores IFT's que os núcleos situados na porção continental da área de estudos. Os núcleos Litorâneos apresentaram IFT's que atingiam valores superiores a 170. Já na porção continental, o maior IFT equivalia a 17.

A diferença encontrada entre os IFT's dos núcleos continentais e os IFT's dos núcleos litorâneos demonstra que existia uma discrepância entre a importância do turismo para a vida econômica dos núcleos litorâneos e a importância do turismo para os núcleos continentais. O turismo possuía uma maior importância para a vida econômica e social dos núcleos litorâneos do que para a vida econômica e social dos núcleos continentais. A explicação para esse fenômeno pode estar relacionada às diferenças encontradas na natureza das destinações turísticas litorâneas e nas destinações turísticas continentais. Os núcleos situados na orla costeira tendem a vivenciar o turismo de sol, mar e praia de forma mais intensa que os núcleos situados na porção continental da área de estudos. Por outro lado, os núcleos continentais da área de estudo não dispõem de acesso direto à orla oceânica e, por esse motivo, não vivenciam o turismo de forma tão intensa como ocorre com os núcleos litorâneos. Contudo, esses fatores indicam que a porção litorânea da área de estudos tende a vivenciar o turismo de forma mais intensa que a porção continental. Consequentemente, a porção litorânea da área de estudos tende a apresentar maiores IFT's que em sua porção continental (FIG. 41) (VOLUME II).

As diferenças encontradas na distribuição dos Índices de Função turística no litoral e no continente da área de estudos são apenas um dos vários fenômenos que podem ser observados na distribuição espacial dos IFT's. Outro fenômeno que está relacionado à distribuição espacial dos IFT's é a diversidade dos mesmos. Em 1990, houve o surgimento de núcleos turísticos com IFT's dos mais diversos tamanhos. Muitos núcleos com IFT's aglomeravam-se ao longo da orla marítima (FIG. 41) (VOLUME II).

Em 1990, foi possível identificar a formação de vários conjuntos de núcleos que dispunham de IFT's no litoral da área de estudos. Esses conjuntos de núcleos formavam eixos litorâneos. Cada eixo litorâneo era formado por 3 a 9 núcleos. Esses núcleos se alinhavam em paralelo à orla costeira.

Em geral, os núcleos com maiores IFT's situavam-se nas zonas periféricas desses eixos. Isso indica que a participação do turismo na economia e na vida das aglomerações periféricas era mais intensa do que sua participação nas aglomerações centrais (FIG. 41) (VOLUME II).

Um dos fatores que podem explicar a maior participação da atividade turística na vida das aglomerações mais distantes está relacionada às suas densidades populacionais. A menor densidade populacional das áreas periféricas das regiões de planejamento turístico pode contribuir para que os IFT's dos núcleos situados em regiões periféricas sejam maiores. Isso ocorre, porque quando o cálculo do Índice de Função Turística é realizado, ele envolve uma razão entre o número de leitos e população. A medida em que se reduz o peso da população do cálculo do IFT, o índice resultante tenderá a ser maior. Logo, quanto menor for a população envolvida no cálculo do IFT maior será o Índice de Função Turística.

Os índices de função turística também puderam ser apreendidos na escala de análise das regiões de planejamento do PRODETUR. Nesta escala, os índices de função turística se distribuíam espacialmente de maneira peculiar. Na Costa dos Coqueiros foi possível identificar um eixo de desenvolvimento turístico. Os núcleos turísticos que compunham esse eixo eram Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Arembepé (176); Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca (197); Porto Sauípe (212) e Sítio do Conde (226). Dentre todos esses núcleos, o que possuía o maior IFT era o núcleo de Sítio do Conde (226). O IFT de Sítio do Conde equivalia a 17 em 1990. Já entre os demais núcleos, todos apresentaram IFT inferior a 17 (FIG. 41) (VOLUME II).

Na Baía de todos os Santos, foi possível observar um eixo urbano formado por núcleos costeiros. Os núcleos que integravam o eixo costeiro eram Cacha Pregos (140), Mar Grande, Ilhota, Duro, Gameleira (161) e Itaparica (165). Dentre todos os núcleos citados, nenhum deles apresentava um IFT que se destacasse em relação aos demais. Em 1990, os índices desses núcleos eram inferiores a 17. Os índices de função turística dos núcleos litorâneos da Baía de todos os Santos apresentavam, portanto, um certo equilíbrio. (FIG. 41) (VOLUME II).

Na Costa do Dendê, foi possível observar dois eixos de núcleos turísticos. Estes eixos se estendiam de forma linear de norte a sul nesta região turística. O primeiro eixo era formado por núcleos que integravam a orla das ilhas e penínsulas da Costa do Dendê. Esses núcleos eram Guaibim, Jequiriçá (133), Morro de São Paulo (129), Gamboa (128), Velha Boipeba (115), Barra Grande (98) e Campinhos (95). Já o

segundo eixo era formado por núcleos continentais. Dentre esses núcleos continentais figuram Valença (132), Cairu (120), Ituberá (108) e Camamu (93).

Dentre os núcleos litorâneos, Morro de São Paulo (129) e Barra Grande (98) apresentavam índice de função turística superior a 170; Guaibim, Jequiçá (133) apresentava índice de função turística equivalente a 85, já Gamboa (128), e Campinhos (95) apresentavam IFT inferior a 17. Entre os núcleos situados na porção continental da região turística Costa do Dendê, todos apresentavam IFT's inferiores a 17. Contudo, os núcleos litorâneos apresentavam IFT's maiores que os núcleos situados na porção continental (FIG. 41) (VOLUME II).

Na Costa do Cacau, foi possível identificar um eixo formado por núcleos litorâneos. Esse eixo era formado pelos núcleos de Ilhéus (64), Olivença (58), Uma (53) e Canavieiras (48). Dentre todos os núcleos citados, Itacaré (77) e Olivença (58) possuíam os maiores IFT's. Itacaré apresentava IFT equivalente a 17 e Olivença IFT compreendido entre 85 e 170. Tanto Itacaré quanto Olivença localizavam-se em posições periféricas na rede de núcleos. (FIG. 41) (VOLUME II).

Os núcleos de Itacaré (77) e Olivença (58) testemunharam o advento e o crescimento progressivo da atividade turística após 1980 (GV CONSULTS, 2004a) . A expansão da atividade turística foi tamanha ao ponto do turismo se tornar a principal ou uma das principais atividades econômicas desses núcleos. Já o populoso centro de Ilhéus (64) possuía um diversificado leque de atividades econômicas. Em virtude dessa pluralidade de funções, o Índice de Função turística de Ilhéus (64) era inferior a 17. Esse índice indica que a participação da atividade do turismo na economia de Ilhéus (64) era pequena. Portanto, o turismo em Ilhéus (64) não se destacava como uma atividade produtiva de peso (FIG. 41) (VOLUME II).

Foi possível identificar na Costa do Descobrimento um eixo formado por núcleos turísticos que possuíam Índice de Função Turística. Esse eixo se situava na porção litorânea da Costa do Descobrimento. Os núcleos que integravam o litoral da Costa do Descobrimento eram Belmonte (46), Santo André (45), Santa Cruz Cabralia (44), Coroa Vermelha (43), Porto Seguro (42), Arraial da Ajuda (39), Trancoso (38) e Caraíva (37).

Dentre todos os núcleos que integravam o litoral da Costa do Descobrimento em 1990, o núcleo de Coroa Vermelha (43) era o que apresentava maior IFT. O IFT de Coroa Vermelha era superior a 170. Os IFT's de Arraial da Ajuda (39) e Trancoso (38) também eram elevados para o período. Seus IFT's eram superiores a 85. Os núcleos que

apresentavam os maiores IFT's da Costa do Descobrimento situavam-se nas zonas periféricas dessa região turística.

Enquanto os maiores IFT's da Costa do Descobrimento foram observados em núcleos periféricos, o núcleo central de Porto Seguro (42) apresentou um pífio Índice de Função Turística. Embora em 1990, Porto Seguro já fosse considerado um importante centro regional para a Costa do Descobrimento seu IFT era baixo. O IFT de Porto Seguro esteve compreendido entre 17 e 85. O IFT de Porto Seguro (42) era inferior aos IFT's de Coroa Vermelha, Arraial da Ajuda (39) e Trancoso (38). O baixo IFT em 1990 indica que a função turística de Porto Seguro (42) era pouco relevante para o conjunto da economia desse núcleo turístico (FIG. 41) (VOLUME II).

No interior da Costa das Baleias foi possível identificar um extenso eixo formado por destinações turísticas. Os núcleos do eixo da Costa das Baleias situavam-se no litoral dessa região turística. Os núcleos de Corumbau (36), Cumuruxatiba (33), Prado (30), Alcobaça (26), Caravelas (20), Nova Viçosa (11) e Mucuri (4) formavam esse eixo de destinações turísticas (FIG. 41) (VOLUME II).

Foi possível observar no eixo descrito que os núcleos mais periféricos apresentavam os maiores IFT's. Este era o caso dos núcleos de Corumbau (36) e Cumuruxatiba (33). Isso se explica pois, no passado, estes núcleos eram vilas de pescadores pouco povoadas e que, progressivamente, passaram a adotar o turismo como atividade econômica principal. Assim que o turismo passou a predominar economicamente nesses núcleos, eles se mantiveram pouco povoados. Logo, a combinação de uma intensa atividade turística com populações pouco numerosas resultam na formação de IFT's elevados (FIG. 41) (VOLUME II).

Enquanto as aglomerações de Corumbau (36) e Cumuruxatiba (33) que se situavam em posições periféricas na rede de núcleos apresentavam elevados IFT's, os núcleos de Caravelas (20), Alcobaça (26) e Prado (30) que ocupavam o centro do eixo possuíam IFT's baixos. Caravelas (20), Alcobaça (26) e Prado (30) são antigas sedes municipais que, ao longo da história, foram desenvolvendo uma diversificada economia produtiva. A diversificada economia desses núcleos fez com que o turismo em 1990 estivesse longe de ser a economia predominante (FIG. 41) (VOLUME II).

7.2.4 Década de 2000

Foi possível observar que na década de 2000 os núcleos com maiores IFT's concentravam-se na orla litorânea. Em contrapartida, o interior reunia núcleos com baixos IFT's. Isso pôde ser facilmente constatado nas regiões Baía de Todos os Santos e Costa do Dendê (FIG. 42) (VOLUME II).

Foi possível observar que entre 1991 a 2000 os IFT's da área de estudos sofreram significativas transformações. Foi possível observar uma redução dos IFT's na Costa do Dendê, na Costa do Cacau, e na Costa do Descobrimento. Essa redução pode ter sido provocada pela queda da participação dos leitos de hospedagem em relação à população residente. O que pode ter provocado esse fenômeno foi o aumento progressivo das populações residentes nesses núcleos. O crescimento populacional teve origem no processo de imigração causado pela atividade turística (TOFANI 1996). É possível que o crescimento da atividade turística nesses núcleos tenha atraído imigrantes interessados em trabalhar no setor de serviços e, com isso, elevado os contingentes populacionais. Logo, o aumento populacional impactou diretamente o índice de função turística ao provocar sua redução (FIG. 42) (VOLUME II).

A imigração de contingentes populacionais para os núcleos urbanos do litoral da Bahia pôde ser observada com nitidez na Costa do Descobrimento. No interior desta região turística, os núcleos de Porto Seguro (42), Arraial da Ajuda (39), Trancoso (38), Coroa Vermelha (43) e Santa Cruz Cabralia (44) receberam contingentes populacionais decorrentes de processos de imigração populacional (TOFANI,1996). A elevação dos contingentes populacionais na Costa do Descobrimento fez reduzir drasticamente os IFT's dessa região entre 1990 e 2000 (FIG. 42) (VOLUME II).

Outro fenômeno que pôde ser apreendido visualmente em 2000 é que os maiores IFT's de cada região não se localizavam no principal centro urbano. Os maiores IFT's situavam-se em núcleos posicionados nas proximidades dos principais centros regionais. Este é o caso da Ponta de Aratuba (144) na região Baía de Todos os Santos. Esse núcleo apresentava um IFT' elevado para 2000. Seu IFT era compreendido entre 85 e 170. Em 2000, Ponta de Aratuba se situava próxima à metrópole de Salvador (155)(FIG. 42) (VOLUME II).

Foi possível observar que o maior IFT da Costa do Dendê não se localizava no principal centro dessa região turística. O núcleo de Morro de São Paulo (129) apresentava o maior IFT dessa região turística. O IFT de Morro de São Paulo (129) era

superior a 170. Este núcleo se situava nas vizinhanças de Valença (132). Em 2000, Barra Grande (98) apresentava IFT equivalente a 85. Barra Grande se situava próxima ao centro de Camamu (93) (FIG. 42) (VOLUME II).

Na costa do Cacau Olivença (58) mantinha um elevado IFT em 2000. O IFT de Olivença era maior que 170. Olivença se situava nas proximidades de Ilhéus (64) em 2000. (FIG. 42) (VOLUME II). Estes foram exemplos de núcleos com elevados IFT's que mantinham vizinhança com os núcleos de maior importância regional.

Os motivos que explicam o porquê as aglomerações que se avizinham aos grandes centros regionais apresentam elevados IFT's estão relacionados às características econômicas e demográficas desses núcleos urbanos. Em 2000, os núcleos que se avizinham aos grandes centros regionais eram vilarejos de pescadores com pequenas populações residentes. Apesar de apresentarem pouca população, esses vilarejos apresentavam intensa atividade turística. Logo, possuíam grande quantidade de leitos. O que fez com que os núcleos possuíssem elevados IFT's foi o fato de serem vilarejos com pequenas populações residentes e, ao mesmo tempo, numerosas quantidades de leitos. A combinação de populações pequenas e elevada quantidade de leitos impulsionou o índice de função turística.

Os elevados IFT's puderam ser também encontrados nas zonas periféricas das regiões de planejamento turístico. Este foi o caso de Mangue Seco (242) na Costa dos Coqueiros e Barra Grande (98) na Costa do Dendê. Em 2000, o IFT de Mangue Seco esteve compreendido entre 85 e 170, e o de Barra Grande equivalia a 85. Todos esses núcleos apresentavam elevados IFT's para a época, pois, em todos eles, a atividade turística possuía uma elevada importância (FIG. 42) (VOLUME II).

7.2.5 Considerações parciais sobre a temática: Função turística

A análise dos Índices de Função Turística na área compreendida pelas regiões de planejamento do PRODETUR-BA permitiu identificar padrões específicos de distribuição espacial. Foi possível identificar que os Índices de Função Turística se encontravam distribuídos de maneira discrepante pela área de estudos.

Durante as décadas de 1970, 1980, 1990 e 2000, a rede urbana do turismo do litoral da Bahia era formada por vários núcleos com os mais diversos Índices de Função Turística. Existiam núcleos onde a função turística era a principal atividade econômica, mas também, existiam núcleos onde a atividade turística pouco representava para a

economia dos mesmos. Em uma vasta e diversificada rede de núcleos nos quais o turismo apresenta diferentes níveis de importância econômica, é necessário que todos os núcleos interajam entre si em rede, para que assim, possam desempenhar a atividade turística em conjunto.

Ao longo das décadas de análise, os núcleos com os mais diversos índices de função turística mantiveram inúmeros padrões de distribuição espacial. Os padrões de distribuição espaciais mais comuns eram as aglomerações. Núcleos que possuíam IFT's se aglomeravam no litoral da área de estudos. Esses núcleos formavam eixos que se alongavam de norte a sul no litoral da área de estudos.

Para além da análise das funções elementares à prática turística, também é necessário identificar e analisar a distribuição espacial das estruturas turísticas. A investigação do processo de desenvolvimento da rede urbana do turismo envolve mais que o estudo das funções. Ela envolve também o estudo da evolução estrutural dos núcleos conforme a quantidade de infra-estruturas. O próximo item irá avaliar a evolução da rede urbana do turismo conforme o nível de estruturação de cada núcleo urbano.

7.3 Análise da temática: Infra-estrutura

7.3.1 Infra-estrutura básica

7.3.1.1 Década de 1970

Durante a década de 1970 os núcleos que dispunham de infra-estruturas básicas se distribuíam por toda a área de estudos. Seja na orla litorânea ou na porção continental, era possível observar em toda a área de estudos núcleos que apresentassem infra-estruturas básicas (FIG. 43).

Os núcleos que apresentavam infra-estruturas básicas em 1970 se concentravam especialmente na Baía de todos os Santos e na Costa do Dendê. O maior nível de estruturação está relacionado ao processo de ocupação populacional dessas regiões de planejamento. Ao longo da história, essas regiões apresentaram maior ocupação populacional e, por consequência, reuniram maior quantidade de equipamentos urbanos. Logo, o maior nível de estruturação básica está relacionado ao processo histórico de ocupação destas regiões de planejamento turístico (FIG. 43) (VOLUME II).

Na região de planejamento Baía de todos os Santos Salvador (155) já se destacava como o principal centro detentor de infra-estrutura básica. Ele apresentava ICT superior a 500. Esse índice não foi igualado por nenhum outro núcleo da área de estudos (FIG. 43) (VOLUME II).

Já na região de planejamento Costa do Dendê Ituberá (108) e Valença (132) apresentavam ICT's superiores a 50. Portanto, esses núcleos eram os principais centros dessa região turística (FIG. 43) (VOLUME II).

Enquanto as regiões Baía de Todos os Santos e Costa do Dendê apresentaram maior número de núcleos com infra-estrutura básica, as regiões Costa dos Coqueiros, Costa do Cacau, Costa do Dendê, Costa do Descobrimento e Costa das Baleias apresentaram uma rarefeita rede de núcleos detentores de infra-estrutura básica (FIG. 43) (VOLUME II).

Na Costa dos Coqueiros em meio a uma rarefeita rede de núcleos detentores de infra-estrutura básica, apenas Camaçari (185) e Praia do Forte (196) apresentaram índices superiores a 50. Os demais núcleos dessa região apresentaram ICT's inferiores a 50 (FIG. 43) (VOLUME II).

Na Costa do Cacau, somente Ilhéus (64) se destacava em meio a uma rarefeita rede de núcleos. Este núcleo apresentava ICT superior a 250 e, por esse motivo, se consolidava como centro urbano de destaque para a região da Costa do Cacau (FIG. 43). (VOLUME II)

Na Costa do Descobrimento somente Porto Seguro (42) apresentava ICT superior a 50. Os poucos núcleos delimitados por essa região turística apresentavam ICT's de infra-estrutura básica inferiores a 50 e, por esse motivo, eram incapazes de rivalizar com a condição estrutural de Porto Seguro (42) (FIG. 43) (VOLUME II).

Na região de planejamento Costa das Baleias somente Caravelas (20) e Alcobaça (26) apresentaram ICT's de infra-estrutura básica superiores a 50. Esses dois núcleos eram na década de 1970 os dois principais centros da zona que, décadas mais tarde, seria compreendida pela região de planejamento turístico Costa das Baleias (FIG. 43) (VOLUME II).

7.3.1.2 Década de 1980

Foi possível observar que na década de 1980 ocorreu uma expansão da rede de núcleos turísticos. Houve o surgimento de núcleos que possuíam infra-estrutura básica

em toda a área de estudos. A rede de núcleos se tornou mais densa na orla e no interior da área de estudos. Vários setores das regiões de planejamento turístico que anteriormente eram vazios foram ocupados por núcleos (FIG. 44) (VOLUME II).

O processo de expansão da rede de núcleos não foi o único fenômeno registrado no litoral da Bahia em 1980. Também foi possível identificar a aglomeração de núcleos turísticos em determinados setores da área de estudos. Foi possível observar que os núcleos se concentraram em algumas das regiões de planejamento turístico. Os núcleos se concentraram nas regiões de planejamento turístico Baía de Todos os Santos, Costa do Dendê e Costa das Baleias (FIG. 44) (VOLUME II).

Em 1980, a Baía de Todos os Santos passou a apresentar uma densa rede de núcleos com diversos níveis de desenvolvimento estruturais. Foi possível identificar Salvador (155) com ICT de infra-estrutura básica superior a 500, Candeias (195) apresentou ICT superior a 250 e Cachoeira (201), Nazaré (150), Santo Amaro (208), Cairu (166) apresentaram ICT's superiores a 50. Logo, observa-se que uma rede diversificada de núcleos passou a ocupar a Baía de Todos os Santos (FIG. 44) (VOLUME II).

Entre 1970 a 1980 também foi possível identificar um crescimento geral nos índices dos núcleos urbanos. Os núcleos da área de estudos passam a apresentar maior estruturação. Esse é o caso de alguns núcleos da Costa do Dendê. Valença (132) e Camurugi (119) apresentaram em 1970 ICT's inferiores a 250. Já em 1980 Valença (132) e Camurugi (119) apresentaram ICT's superiores a 250. Estes núcleos se mantiveram na condição de principais centros urbanos desta região de planejamento turística (FIG. 44) (VOLUME II).

Na Costa das Baleias Prado (30), Alcobaça (26), Caravelas (20), Nova Viçosa (11) e Mucuri (4) formavam um eixo linear de núcleos urbanos que ocupavam a orla litorânea da área de estudos. Todos eles apresentavam ICT's de infra-estrutura básica superiores a 50 e, por isso, se destacavam em relação aos demais núcleos da região de planejamento Costa das Baleias (FIG. 44) (VOLUME II).

Em 1980, Camaçari (185) era o principal centro reunidor de infra-estrutura básica da região Costa dos Coqueiros. Este núcleo possuía um ICT superior a 250. Já Amado Bahia (203), Lagoa Redonda (224) e Esplanada, Timbó (236) apresentavam ICT's superiores a 50 (FIG. 44) (VOLUME II).

Na região turística Costa do Cacau somente Ilhéus (64) se destacava como o principal núcleo urbano. Este núcleo urbano possuía um ICT superior a 250, enquanto

os demais núcleos urbanos apresentavam índices inferiores a 50 (FIG. 44) (VOLUME II).

Foi possível observar que na Costa do Descobrimento Porto Seguro (42) e Santa Cruz Cabralia (44) apresentaram ICT's superiores a 50. Por esse motivo, esses núcleos eram os dois principais centros da Costa do Descobrimento. Esses dois núcleos formavam com os núcleos de Coroa Vermelha (43) e Arraial da Ajuda (39) um eixo linear de centros. Essa pequena rede era polarizada por Porto Seguro (42) (FIG. 44) (VOLUME II).

7.3.1.3 Década de 1990

Em 1990 foi possível identificar que a rede urbana do turismo deu continuidade ao seu processo de desenvolvimento. Esse processo de desenvolvimento vinha sendo observado desde 1980. Em 1990, muitos dos núcleos urbanos se desenvolveram e passaram a apresentar maiores infra-estruturas. Foi possível identificar que vários dos núcleos da área de estudos passaram a apresentar círculos maiores que os apresentados na década de 1980 (FIG. 45) (VOLUME II).

Foi possível identificar que inúmeros processos de desenvolvimento espaciais que vinham ocorrendo na década de 1980 continuaram na década de 1990. Em 1990 foi possível observar a concentração espacial dos núcleos na área litorânea (FIG. 45) (VOLUME II).

Em 1990 parte dos núcleos se aglomerava na orla costeira da área de estudos. Isso ocorreu especialmente com os núcleos que possuíam ICT's de infra-estrutura básica superiores a 250. Deste modo, os núcleos mais estruturados passaram a ocupar preferencialmente a zona costeira da área de estudos (FIG. 45) (VOLUME II).

Foi possível observar que durante a década de 1990 a densidade dos núcleos turísticos variava conforme o setor da área de estudos. Essa análise pôde ser realizada conforme a região de planejamento turístico do PRODETUR. A região Costa dos Coqueiros permaneceu sendo uma área de ocupação urbana rarefeita. Isso ocorreu especialmente na porção continental dessa região de planejamento. Na porção continental da Costa dos Coqueiros, apenas Mata de São João (206), Sítio do Conde (236) e reuniam Índices de Centralidade Turística de infra-estrutura básica. Esses índices, no entanto, eram baixos e apresentavam valores que não ultrapassavam 50. Já o

litoral da Costa dos Coqueiros passou a ser ocupado por uma rede linear de núcleos. O surgimento desses núcleos está associado à implementação da Rodovia do Coko ou BA099 que permitiu com que soteropolitanos e viajantes de todo o Brasil tivessem acesso ao litoral norte do Estado da Bahia (FIG. 45) (VOLUME II).

O litoral da Costa dos Coqueiros foi ocupado em 1990 por uma pequena rede de núcleos litorâneos. Essa rede se iniciava em Lauro de Freitas (169), e se estendia por Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Arembepe (176), Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca (197), Praia do Forte (196), Imbassaí (210) e Porto Sauípe (212). Essa rede apresentava uma progressão gradativa dos ICT's de infra-estrutura básica. Seu núcleo melhor estruturado para a atividade turística era Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca (197) que possuía um índice de centralidade superior a 250 (FIG. 45) (VOLUME II).

Durante a década de 1990, a Baía de Todos os Santos passou a ser ocupada por uma extensa rede de núcleos que apresentavam Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura básica. Essa rede ocupa toda a extensão da região Baía de Todos os Santos se distribuindo de maneira equilibrada pelo litoral e pelo continente (FIG. 45) (VOLUME II).

Na porção continental da Baía de Todos os Santos Santo Amaro (208), São Francisco do Conde (199), Candeias (195), Cachoeira (201), Maragogipe (177), Saubara (181), Cabuçú (173), Bom Jesus dos Pobres (172), Conceição de Salinas (163), Nazaré (150), Jaguaripe (141) e Jiribatuba (146) figuravam como os núcleos reunidores de índices de Centralidade Turística de infra-estrutura básica. Seus índices eram baixos e não ultrapassavam a marca de 50 (FIG. 45) (VOLUME II).

No litoral da Baía de Todos os Santos Cacha Pregos (140), Berlinque (142), Ponta de Aratuba (144), Barra Grande (148), Conceição (149), Barra do Pote (151), Coroa (152), Barra do Gil, Penha (157), Gamboa (158) e Mar Grande, Ilhota, Duro, Gameleira (161) formavam uma rede linear com índices compreendidos entre 50 a 250. Esses núcleos formavam no período a orla da Ilha de Itaparica. Em 1990 essa ilha se consolidou como uma importante zona de segundas residências (FIG. 45) (VOLUME II).

Na década de 1990, Salvador (155) manteve a hegemonia estrutural no interior da Baía de Todos os Santos. Seu índice era superior a 500 e não era acompanhado por nenhum outro núcleo desta região turística. No entanto, a hegemonia de Salvador (155) na área de estudos passou a ser contestada pelo crescimento estrutural de Porto Seguro

(42) da região turística Costa do Descobrimento. Em 1990, Porto Seguro (42) apresentava um ICT de infra-estrutura turística quase igual a Salvador (155). Deste modo, Porto Seguro (42) quebrou a hegemonia da capital baiana (FIG. 45) (VOLUME II).

Durante a década de 1990 foi possível observar que não existia uma grande discrepância entre o nível de desenvolvimento estrutural do principal centro regional e o nível de desenvolvimento dos demais centros principais. O equilíbrio estrutural da rede urbana do turismo em 1990 é um sinal de desenvolvimento da mesma. Quando os núcleos de uma rede urbana possuem tamanhos similares, isto é, existe um equilíbrio entre os tamanhos dos mesmos, existe um sinal de que o sistema urbano se encontra em fase de desenvolvimento avançado (FIG. 45) (VOLUME II).

Na Costa do Dendê foi possível identificar o surgimento de uma vasta rede de núcleos. Essa rede se concentrava especialmente no litoral dessa região turística. Entre os núcleos que integram o litoral da Costa do Dendê figuram Barra Grande (98), Velha Boipeba (115), Garapuí (121) e Guaibim e Jequiriçá (133) (FIG. 45) (VOLUME II).

Em 1990 Morro de São Paulo (129) se tornou o principal centro da região turística Costa do Dendê. Ele apresentava um Índice de Centralidade Turística superior a 250 enquanto o índice de Valença (132) não ultrapassava 250 (FIG. 45) (VOLUME II).

Foi possível identificar na Costa do Cacau o desenvolvimento estrutural dos centros costeiros de Canavieiras (48), Uma (53), Olivença (58), Itacaré (77) e, em especial, o de Ilhéus (64). Ilhéus (64) se manteve em 1990 como o principal núcleo turístico da Costa do Cacau. Ele reunia nesse período um índice que ultrapassava 500. Este centro, no entanto, foi acompanhado pelo crescimento estrutural de Olivença (58). Olivença (58) é uma estância hidromineral com grande potencial turístico. Esse núcleo passou a partir da década de 1970 a receber turistas de Ilhéus (64) e Itabuna em viagens de final de semana (GV CONSULTS, 2004b). Durante a década de 1990, Olivença (58) alcançou um índice superior a 250 (FIG. 45) (VOLUME II).

Na Costa do Descobrimento foi possível identificar um crescimento exponencial do índice de Porto Seguro (42). Se em 1980 Porto Seguro (42) apresentava um ICT de infra-estrutura básica inferior a 250, em 1990 esse índice atingiu a marca de 500. Esse crescimento expressivo de Porto Seguro (42) é acompanhado por outro núcleo da Costa do Descobrimento. Em 1990, Porto Seguro (42) passou a ser acompanhado pelo

crescimento estrutural de Arraial da Ajuda (39). Arraial da Ajuda (39) superou o índice de 500 (FIG. 45) (VOLUME II).

Em 1990 a Costa do Descobrimento foi marcada pela formação de uma rede litorânea de núcleos. Durante esse período, os núcleos que integravam a Costa do Descobrimento apresentavam diferentes índices de desenvolvimento estruturais. Na porção Sul desta região de planejamento turístico foi possível identificar que os núcleos de Caraíva (37), Trancoso (38), Arraial da Ajuda (39) e Porto Seguro (42) formavam uma rede escalonada de núcleos. Nessa rede escalonada, os Índices de Centralidade turística variavam de menos de 50 a mais de 500 (FIG. 45) (VOLUME II).

Ao norte de Porto Seguro (42), os centros Coroa Vermelha (43) e Santa Cruz Cabrália (44), Santo André (45) e Belmonte (46) também formavam uma rede escalonada de núcleos. Os Índices de Centralidade Turística eram maiores em Coroa Vermelha (43) e Santa Cruz Cabrália (44), pois atingiam a marca de 250. Os índices dessa rede decresciam em direção ao norte da Costa do Descobrimento. Ao norte da Costa do Descobrimento era possível identificar Santo André (45) e Belmonte (46). Ambos os núcleos apresentavam ICT's inferiores a 50 (FIG. 45) (VOLUME II).

Não foi possível observar núcleos que reuníssem Índices de Centralidade Turística na porção continental da região turística Costa do Descobrimento. Essa baixa densidade de núcleos também pôde ser identificada na região turística Costa das Baleias. Na Costa das Baleias somente Argolo (12), Junata (7) e Belo Cruzeiro (8) ocupavam a porção continental. Os núcleos de Mucuri (4), Nova Viçosa (11), Caravelas (20), Alcobaça (26), Prado (30), Cumuruxatiba (33) e Corumbau (36) formavam uma rede linear que ocupava o litoral desta região de planejamento turístico (FIG. 45) (VOLUME II).

Foi possível observar que em 1990 o litoral da Costa das Baleias era formado por uma equilibrada rede de núcleos. Durante este período, seus Índices de Centralidade Turística apresentavam dimensões similares. Enquanto Nova Viçosa (11), Alcobaça (26) e Prado (30) apresentavam ICT's de 250, Mucuri (4), Caravelas (20) e Cumuruxatiba (33) apresentavam índices com valores compreendidos entre 50 a 250. Somente Corumbau (36) apresentava índice de centralidade turística inferior a 50 (FIG. 45) (VOLUME II).

7.3.1.4 Década de 2000

Em 2000, os padrões de distribuição espaciais das infra-estruturas básicas se mantiveram em relação à década de 1990. Durante este período, os principais centros como Ilhéus (64), Morro de São Paulo (129) e Porto Seguro (42) se desenvolveram estruturalmente e passaram a apresentar ICT's iguais ou superiores a 500 (FIG. 46) (VOLUME II).

Em 2000, Salvador (155) manteve sua hegemonia em relação aos demais núcleos urbanos existentes na área de estudos. Seu ICT superior a 500 manteve esse centro como o maior ICT entre os núcleos existentes da área de estudos. Essa hegemonia, no entanto, passou a ser ameaçada pelo crescimento do ICT de Porto Seguro (42). Em 2000, Porto Seguro (42) se apresentava como o segundo maior ICT de infra-estrutura básica da área de estudos (FIG. 46)(VOLUME II).

O crescimento estrutural de Porto Seguro (42) o deixou em um patamar próximo à Salvador (155). O crescimento do índice de centralidade turística de Porto Seguro (42) fez com que esse núcleo passasse a rivalizar com a capital baiana (FIG. 46) (VOLUME II).

O processo de desenvolvimento estrutural de Porto Seguro (42) e sua conseqüente rivalização com Salvador (155) pode estar relacionado com a idéia de que existe um processo de reversão da centralização econômica de Salvador (155). A reversão da centralidade de Salvador (155) se dá em virtude do crescimento da atividade turística no interior do estado da Bahia (MELLO E SILVA, 1997).

Na concepção de Christaller (1963) o turismo não é capaz de reforçar os fenômenos de concentração econômica que ocorrem com a indústria, os serviços e o comércio. O turismo em sua dinâmica produtiva, ao invés de promover a concentração econômica em poucos centros urbanos, busca se difundir espacialmente. Isso ocorre porque o desenvolvimento da atividade turística não se dá preferencialmente em núcleos urbanos industriais pois estes, muitas vezes, não reúnem atrativos e condições ambientais que favoreçam a prática do turismo. Ao invés disso, o turismo se desenvolve em núcleos isolados, e muitas vezes desprovidos de infra-estrutura, onde a chance de encontrar atrativos em condições de exploração são maiores. São nesses núcleos isolados em que o turismo se desenvolve com maior intensidade e, por esse motivo, contribui para reverter a centralização econômica provocada pela indústria e demais atividades urbanas (FIG. 46) (VOLUME II).

O processo de desenvolvimento estrutural do estado da Bahia não se limitou à expansão das infra-estruturas básicas. Ele envolveu também as infra-estruturas que estão diretamente envolvidas na prática turística. O próximo item irá realizar uma análise acerca da infra-estrutura turística na área de estudos (FIG. 46) (VOLUME II).

7.3.2 Infra-estrutura turística

7.3.2.1 Década de 1970

O mapa aponta que em 1970 existiam poucos núcleos que reuniam infra-estrutura turística. O litoral do estado da Bahia era ocupado por uma rarefeita rede de núcleos que dispunham de infra-estrutura turística. Durante a década de 1970 a maior parte dos núcleos da região não usufruía de condições para exercerem atividades turísticas (FIG. 47) (VOLUME II).

Os poucos núcleos que apresentavam índices de centralidade de infra-estrutura turística em 1970 se concentravam na faixa litorânea da área de estudos. Essa concentração se deve pelo fato do litoral ter sido a área que reunia o maior potencial turístico do litoral da Bahia. O litoral reunia a maior quantidade de atrativos associados ao turismo mar, sol e praia e, por isso, era ocupado por núcleos melhor estruturados para a prática turística (FIG. 47) (VOLUME II).

É possível identificar no mapa de infra-estrutura turística que em 1970 os poucos núcleos litorâneos que existiam se situavam no espaço de forma esparsada. Ao longo do litoral, os núcleos urbanos se situavam de maneira isolada. Muitos não apresentavam ligação rodoviária por vias pavimentadas (FIG. 47) (VOLUME II).

O isolamento espacial dos núcleos urbanos que apresentavam infra-estrutura turística pode ser identificado na Costa dos Coqueiros. Nesta região, só Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca (197) apresentavam infra-estrutura turística. Em 1970, o litoral norte da Bahia ainda era uma região rarefeita e pouco integrada. Essa condição de baixa ocupação econômica e populacional contrastava significativamente com a extrema concentração existente na capital soteropolitana (MELLO E SILVA, 1989).

Na Baía de Todos os Santos Salvador (155) apresentava um índice de centralidade de infra-estrutura turística superior a 500. O índice de Salvador (155) era muito superior em relação aos demais núcleos da área de estudos. Não existiam outros

núcleos com índices de centralidade capazes de rivalizar com a capital soteropolitana. Essa primazia estrutural fez desta capital o principal núcleo turístico do estado da Bahia no período (FIG. 47) (VOLUME II).

Na região turística Baía de Todos os Santos o segundo maior centro turístico era Itaparica (165). Esse núcleo apresentava um índice de centralidade turística superior a 250. Itaparica (165) foi um dos principais centros turísticos do litoral baiano na década de 1970. Durante a década de 70, Itaparica (165) exerceu um importante papel de balneário de águas minerais. Este núcleo foi bastante procurado por soteropolitanos em viagens de final de semana (GV CONSULTS, 2004b).

Durante a década de 1970 não existiam núcleos que apresentassem Índices de Centralidade Turística de infra-estrutura turística na região Costa do Dendê. Essa região era caracterizada por um vazio estrutural. No período, a Costa do Dendê era uma região ocupada por poucos núcleos urbanos. Esses núcleos urbanos por sua vez, eram isolados por seu recortado litoral (GV CONSULTS, 2004a).

Em 1970, um único núcleo apresentava infra-estrutura turística na Costa do Cacaú. Ilhéus (64) apresentava um ICT de infra-estrutura turística inferior a 250. Durante esse período, Ilhéus (64) ainda era um importante centro exportador de cacau (MELLO E SILVA, SILVA, LEÃO, 1987). Por esse motivo, esse centro reunia equipamentos para atender demandas de turistas que se dirigiam ao mesmo (FIG. 47) (VOLUME II).

Durante a década de 1970, somente Porto Seguro (42) figurava como centro de infra-estrutura turística na Costa do Descobrimento. Seu ICT de infra-estrutura turística era pouco superior a 250 (FIG. 47) (VOLUME II).

No interior da Costa das Baleias foi possível observar que somente Prado (30) e Caravelas (20) apresentavam Índices de Centralidade turísticas. O poder estrutural desses dois núcleos era pequeno. Os ICT's de infra-estrutura turística de ambos núcleos eram inferiores a 50 (FIG. 47) (VOLUME II).

Existe uma diferença marcante entre os mapas de ICT's de infra estrutura básica e infra-estrutura turística para o ano de 1970. Os núcleos que apresentam ICT's de infra-estrutura básica são mais numerosos que os núcleos que apresentam ICT's de infra-estrutura turística (FIG. 47) (VOLUME II).

No mapa de infra-estrutura turística, os núcleos que apresentam ICT's se concentram na região turística Baía de todos os santos. Já no mapa de infra-estrutura

básica, os núcleos que apresentam ICT's estão distribuídos de maneira regular por todas as regiões de planejamento turístico (FIG. 47) (VOLUME II).

7.3.2.2 Década de 1980

Em 1980 foi possível observar uma tímida expansão da rede de núcleos. Essa expansão, no entanto, não é capaz de tornar a rede urbana do turismo um organismo denso e complexo. A rede ainda apresentava características de um sistema urbano frágil e incapaz de promover o turismo em sua plenitude (FIG. 48) (VOLUME II).

Em 1980 o sistema urbano da Bahia era uma rede de núcleos que se alinhava de norte a sul. Os núcleos turísticos permaneciam concentrados na porção litorânea da área de estudos. Muitos dos núcleos formavam pequenas aglomerações nas regiões de planejamento turístico. Nestas pequenas aglomerações foi possível observar núcleos mais e menos estruturados para a atividade turística. Os núcleos se hierarquizavam entre centros mais e menos estruturados para a atividade turística (FIG. 48) (VOLUME II).

Na região turística Costa dos Coqueiros apenas Conde (230) e Camaçari (185) apresentavam infra-estruturas turísticas. Camaçari (185) possuía índice superior a 50 e Conde (230) índice inferior a esse valor. Esses dados indicavam que, apesar da implantação da rodovia do coco na década de 1970 (MELO E SILVA, SILVA, CARVALHO; 2008), o litoral norte da Bahia ainda permanecia como uma região isolada e pouco dinâmica economicamente. O turismo de massa ainda não era uma realidade para a região (FIG. 48) (VOLUME II).

Na Baía de Todos os Santos Salvador (155) manteve a condição de principal centro turístico. Seu ICT em 1980 era superior a 500. Itaparica (165) se manteve como o segundo mais importante centro turístico da Baía de todos os Santos com um ICT de 250. Itaparica, no entanto, não foi capaz de acompanhar o desenvolvimento estrutural de outros núcleos da área de estudos como Porto Seguro (42) e Ilhéus (64) (FIG. 48).

Na Costa do Dendê somente Valença (132) apresentava ICT de infra-estrutura turística. No entanto, a capacidade estrutural desse núcleo era mínima. Valença (132) apresentava um ICT de infra-estrutura turística inferior a 50. A Costa do Dendê permaneceu sendo na década de 1980 uma região pouco estruturada para a atividade turística (FIG. 48) (VOLUME II).

Ilhéus (64) se manteve como o principal centro turístico da Costa do Cacau e um dos principais centros da área de estudo em 1980. Seu índice de centralidade turística era maior do que 500. Itacaré (77), Olivença (58), Una (53) e Canavieiras (48) apresentavam ICT's de infra-estrutura turística iguais ou inferiores a 50 (FIG. 48) (VOLUME II).

Durante a década de 80 foi possível observar um crescimento expressivo do ICT de Porto Seguro (42) na Costa do Descobrimento. Este núcleo apresentava um índice superior a 500. Porto Seguro (42) passou a exercer um importante papel de centro da Costa do Descobrimento. Em 1980 Porto Seguro (42) possuía uma capacidade estrutural que facultava ao mesmo a influenciar a vida dos núcleos da região turística Costa do Descobrimento (FIG. 48) (VOLUME II).

Na década de 1980 novos núcleos passaram a apresentar infra-estrutura turística. Esse é o caso de Arraial da Ajuda (39), Trancoso (38) e Belmonte (46). Entre esses núcleos, Arraial da Ajuda (39) e Trancoso (38) formavam com Porto Seguro (42) uma rede linear contígua de centros. Foi possível observar nessa rede um escalonamento na hierarquia estrutural dos núcleos. Essa hierarquia progredia do centro menos estruturado ao centro mais estruturado. A progressão se iniciava em Trancoso (38) (ICT inferior a 50) e se encerrava em Porto Seguro (42) (ICT superior a 500) (FIG. 48) (VOLUME II).

Foi possível observar que em 1980 Prado (30) e Caravelas (20) permaneceram sendo os únicos núcleos que possuíam infra-estrutura turística na Costa das Baleias. Os ICT's de ambos os núcleos permaneceram baixos e não ultrapassaram 250. Foi possível observar que entre 1970 e 1980 não aconteceram muitas mudanças na estrutura urbana da Costa das Baleias. Isso indica que, durante o período a atividade turística pode não ter se desenvolvido consideravelmente (FIG. 48) (VOLUME II).

No mapa de 1980 foi possível observar diferenças entre os mapas de ICT's básico e turístico. O que diferenciou os mesmos foi a quantidade de núcleos. A rede de núcleos existente no mapa das infra-estruturas básicas era mais numerosa do que a rede de núcleos existente no mapa das infra-estruturas turísticas (FIG. 48) (VOLUME II).

Outro aspecto que diferenciou os ICT's de infra-estrutura básica dos ICT's de infra-estrutura turística na década de 1980 foi a variação na distribuição dos ICT's dos núcleos no interior das regiões. Enquanto no mapa que apresentava os ICT's de infra-estrutura turística existia um equilíbrio entre as dimensões estruturais dos núcleos, este mesmo equilíbrio não pôde ser observado no mapa dos índices de infra-estrutura básica (FIG. 48) (VOLUME II).

No mapa de infra-estrutura turística existiu um relativo equilíbrio entre os valores dos índices da capital Salvador e dos índices dos demais núcleos da área de estudos. Já no mapa dos índices de infra-estrutura básica não ocorreu esse mesmo equilíbrio numérico entre a capital e os demais núcleos. Neste caso, o ICT soteropolitano era bastante superior ao dos demais núcleos do litoral da Bahia (FIG. 48) (VOLUME II).

7.3.2.3 Década de 1990

A análise dos mapas que continham os ICT's de infra-estrutura turística para os anos de 1980 e de 1990 permitiu identificar nos mesmos uma série de transformações. Uma das transformações foi a expansão e o adensamento da rede de núcleos. Em 1990, foi possível observar o surgimento de novos núcleos com ICT's de infra-estrutura turística (FIG. 49) (VOLUME II).

Foi possível observar que em 1990 núcleos com os mais diversos níveis de desenvolvimento estruturais passaram a ocupar o litoral da área de estudos. Núcleos com elevados ICT's de infra-estrutura turística passaram a compartilhar as regiões de planejamento turístico do PRODETUR-BA com núcleos que reuniam irrisórios índices de centralidade turística. A rede urbana de núcleos passou a apresentar uma estrutura hierárquica completa de núcleos mais e menos estruturados (FIG. 49) (VOLUME II).

Os inúmeros núcleos que passaram a integrar a área de estudos em 1990 ocuparam seus inúmeros setores. Vários pontos da área de estudos que se encontravam vazios foram preenchidos por núcleos. Houve, portanto, um maior equilíbrio na distribuição espacial dos núcleos turísticos pela área de estudos. Eles tornaram a rede urbana do litoral da Bahia um sistema melhor distribuído pelas regiões de planejamento turístico (FIG. 49) (VOLUME II).

Na Costa dos Coqueiros Camaçari (185) manteve a hegemonia de principal centro estrutural. Camaçari (185) apresentava um ICT de infra-estrutura básica superior a 250 em 1990. Esse núcleo, no entanto, passou a ser acompanhado pelo núcleo de Lauro de Freitas (169) que apresentava um ICT próximo a 250. O desenvolvimento estrutural das cidades próximas à capital Salvador (155) se deve ao aprofundamento do processo de metropolização das mesmas. Tanto Camaçari (185) quanto Lauro de Freitas (169) são núcleos que apresentaram crescimento demográfico e desenvolvimento

estrutural em virtude dos crescentes papéis que passaram a desempenhar na Região Metropolitana de Salvador (155) (MELLO E SILVA, LEÃO, SILVA, 1989).

Na Baía de Todos os Santos Salvador (155) manteve a condição de principal centro estrutural de toda a área de estudos. Seu ICT de infra-estrutura básica era superior a 500 em 1990. Por esse motivo, esse centro manteve seu papel de destaque em toda a rede urbana do litoral baiano (FIG. 49) (VOLUME II).

Na Costa do Dendê observa-se o crescimento progressivo do ICT de Morro de São Paulo (129). Em 1990 Morro de São Paulo (129) assumiu a condição de principal centro estrutural da região turística na qual se encontrava inserido. Morro de São Paulo (129) e Valença (132) figuravam na década de 1990 como os principais centros da Costa do Dendê com ICT's de infra-estrutura turística superiores a 250 (FIG. 49) (VOLUME II).

Na Costa do Cacau Ilhéus (64) manteve sua condição de principal centro regional. Este núcleo manteve um ICT de infra-estrutura básica superior a 250. Enquanto isso, na Costa do Cacau somente Una (53) apresentava um ICT de 50. Os demais núcleos apresentavam ICT's inferiores a 50 (FIG. 49) (VOLUME II).

Na Costa do Descobrimento o núcleo de Porto Seguro (42) alcançou um expressivo ICT de infra-estrutura básica superior a 500 e, por isso, se tornou o segundo mais estruturado centro do litoral da Bahia. Essa condição conferiu a Porto Seguro (42) o papel de centro líder da Costa do Descobrimento (FIG. 49) (VOLUME II).

Na Costa do Descobrimento Porto Seguro (42), Caraíva (37), Trancoso (38), Arraial da Ajuda (39), Coroa Vermelha (43) e Santa Cruz Cabralia (44) formavam um eixo de desenvolvimento turístico que se estendia ao longo da orla litorânea do estado da Bahia. Dentre os núcleos desse eixo, somente Arraial da Ajuda (39) possuía ICT equivalente a 250. Os demais núcleos apresentavam ICT's inferiores a 250 (FIG. 49) (VOLUME II).

Na Costa das Baleias Mucuri (4), Nova Viçosa (11), Caravelas (20), Alcobaça (26) e Prado (30) formavam um eixo de desenvolvimento turístico litorâneo em 1990. Dentre todos esses núcleos, somente Nova Viçosa (11) apresentava ICT superior a 50. Os demais núcleos apresentavam ICT's inferiores a 50 (FIG. 49) (VOLUME II).

Observa-se que em 1990 existiu um relativo equilíbrio entre as dimensões dos sistemas urbanos do mapa de infra-estrutura turística e do mapa de infra-estrutura básica. Foi possível observar que essas redes possuíam extensões similares durante este período.

7.3.2.4 Década de 2000

Em 2000, o processo de expansão da rede de núcleos turísticos da área de estudos atingiu o seu ápice. Surgiram centenas de núcleos ao longo de todas as regiões de planejamento turísticas. Esses novos núcleos passaram a ocupar tanto a porção continental quanto o litoral das regiões de planejamento turístico. A rede na década de 2000 se tornou mais capilarizada e mais densa em comparação com a década de 1990 (FIG. 50) (VOLUME II).

Foi possível identificar que na década de 2000 os fenômenos de concentração urbana se perpetuaram, mas em um patamar inferior ao que foi observado nas décadas anteriores. A expansão dos núcleos turísticos pela porção continental das regiões de planejamento turístico reduziu significativamente a concentração que se dava nas áreas litorâneas. Isso pôde ser identificado na Costa dos Coqueiros, na Baía de Todos os Santos, na Costa do Dendê e na Costa das Baleias. Foi possível identificar que os padrões de concentração dos núcleos turísticos ao longo do litoral se perpetuaram somente na Costa do Cacau e na Costa do Descobrimento (FIG. 50) (VOLUME II).

Durante a década de 2000, foi possível observar que os núcleos passaram a apresentar diversos níveis de desenvolvimento estruturais para o turismo. As centenas de núcleos turísticos da área de estudos apresentavam inúmeros índices de centralidade turística, o que indica a diversidade estrutural da rede urbana. A diversificação dos núcleos da rede urbana do turismo obrigava aos núcleos mesmos interagirem entre si para que pudessem realizar práticas turísticas em conjunto. Logo, uma sortida rede de núcleos favorecia o desenvolvimento da atividade turística (FIG. 50) (VOLUME II).

O processo de expansão e diversificação da rede urbana do turismo ocorrido entre 1970 e 2000 foi a prova de seu desenvolvimento. Pode se inferir que a expansão da infra-estrutura viária e o crescimento da atividade turística estiveram intrinsecamente relacionados ao processo de desenvolvimento da rede urbana do turismo no litoral baiano (FIG. 50) (VOLUME II).

A expansão da infra-estrutura viária favoreceu o processo de integração dos núcleos urbanos. Foi através da implantação da infra-estrutura viária em que os núcleos puderam se desenvolver. As infra-estruturas de transporte funcionaram como eixos de desenvolvimento turístico, permitindo com que os núcleos existentes ao longo das

mesmas se turistificassem. Assim, eles passaram a reunir infra-estrutura turística para desempenharem funções relacionadas ao lazer e à recreação. Logo, centenas de núcleos turísticos surgiram ao longo das vias de transporte (FIG. 50) (VOLUME II).

Os eixos de transporte puderam ser encontrados por todas as regiões de planejamento turístico em 2000. Foi ao longo desses eixos de transporte em que os núcleos turísticos se desenvolveram. Isso pôde ser observado na Costa dos Coqueiros. Na Costa dos Coqueiros, a rodovia do coco e a Linha Verde possibilitaram com que os núcleos situados na orla costeira se turistificassem. Em consequência, esses núcleos passaram a reunir infra-estrutura turística. Ao longo da orla litorânea Lauro de Freitas (169), Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Arembepe (176), Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca (197), Praia do Forte (196), Imbassaí (210), Costa do Sauípe (211), Porto Sauípe (212), Subaúma (218) e Baixio (219) formavam uma rede linear de núcleos turísticos. Essa rede linear se iniciava em Salvador (155) e se estendia pelo litoral norte do estado da Bahia. Enquanto os núcleos mais próximos de Salvador (155) como Lauro de Freitas (169), Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Arembepe (176) e Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca (197) apresentavam ICT's de infra-estrutura turística superiores a 250, os núcleos que se situam a uma maior distância da capital soteropolitana apresentavam ICT's inferiores a 250 (FIG. 50) (VOLUME II).

Na Baía de Todos os Santos foi possível identificar uma densa rede de núcleos. Essa rede ocupava todos os espaços dessa região turística. Dentre esses núcleos, Salvador (155) se destacava como o principal centro de toda a área de estudos. Seu índice de centralidade turística de infra-estrutura turística era superior a 500 (FIG. 50) (VOLUME II).

Salvador manteve em 2000 a hegemonia estrutural da área de estudos. Essa hegemonia, no entanto, passou a ser ameaçada por Porto Seguro (155). Porto Seguro se manteve como o segundo centro detentor de infra-estrutura turística de toda a área de estudos (FIG. 50) (VOLUME II).

No interior da Baía de Todos os Santos Cachoeira (201), Santo Amaro (208) e Candeias (195) apresentaram índices superiores a 50 e, por esse motivo, foram os principais núcleos dessa região turística. Os demais núcleos da Baía de todos os Santos apresentaram índices de centralidade turística inferiores a 50 (FIG. 50) (VOLUME II).

A Costa do Dendê apresentou na década de 2000 uma densa rede de núcleos. Foi possível observar que os núcleos que integravam a mesma cobriam toda a sua extensão

territorial. Foi possível observar que nesta região houve a formação de dois eixos de núcleos turísticos: Um deles se situava na orla litorânea e era formado pelos núcleos Guaibim, Jequiriçá (133), Gamboa (128), Garapuá (121), Velha Boipeba (115), São Sebastião (111) e Barra Grande (98). Já o outro eixo de núcleos turísticos se situava a meia distância entre o oceano e o interior da região turística Costa do Dendê. Ele compreendia os núcleos de Valença (132), Cairu (120), Taperoá (118), Nilo Peçanha (114), Ituberá (108) e Acaraí (90). Nessa rede, todos os núcleos apresentavam ICT superior a 50. Esses núcleos formavam uma rede urbana do turismo melhor estruturada que a rede de núcleos litorâneos citada anteriormente (FIG. 50) (VOLUME II).

Os núcleos situados no eixo continental da Costa do Dendê eram especializados em atividades de ecoturismo e turismo náutico. Muitos destes núcleos serviam também como ponto de apoio aos turistas que se dirigiam ao litoral da Costa do Dendê. Logo, eram núcleos que reuniam mais estrutura turística que o litoral. (GV CONSULTS, 2004a).

O núcleo que mais se destacou em infra-estrutura turística na Costa do Cacao era Ilhéus (64). Em 2000, este centro apresentava um índice de centralidade turística superior a 250. Ilhéus (64) era o centro de uma rede urbana formada pelos núcleos litorâneos de Itacaré (77), Olivença (58), Uma (53) e Canavieiras (48). Dentre os núcleos citados, Itacaré (77) e Canavieiras (48) se destacavam por apresentarem ICT's superiores a 50. Canavieiras (48) se tornou durante esse período o segundo principal centro da Costa do Cacao. O que motivou o desenvolvimento estrutural de Canavieiras (48) para o turismo foi o crescimento da pesca esportiva do marlim azul. Após o ano de 2000, Canavieiras (48) se tornou um dos principais centros da pesca esportiva no país (GV CONSULTS, 2004a).

Na Costa do Descobrimento, foi possível identificar o desenvolvimento de uma rede de núcleos litorâneos. Essa rede era formada por Belmonte (46), Santo André (45), Santa Cruz Cabralia (44), Coroa Vermelha (43), Porto Seguro (42), Arraial da Ajuda (39), Trancoso (38) e Caraíva (37). Dentre todos esses núcleos, os que mais se destacavam eram Porto Seguro (42) que apresentava ICT superior a 250, além de Belmonte (46), Arraial da Ajuda (39) e Trancoso (38) que apresentavam ICT's superiores a 50 (FIG. 50) (VOLUME II).

Não foi possível identificar muitos núcleos na porção oeste da Costa do Descobrimento. Ao contrário da zona litorânea onde era comum a aglomeração de núcleos turísticos, o interior dessa região turística era rarefeita. Os motivos que

explicam essa distribuição estão relacionados às características naturais dessa região turística. Na porção continental da Costa do Descobrimento, existia uma série de unidades de Conservação que foram criadas para protegerem extensas áreas de vegetação nativa de mata atlântica como são os casos dos parques Nacionais do Monte Pascoal e do Pau Brasil (RUSHMMAN CONSULTORES,2000). Logo, essas áreas de vegetação nativa dificultavam a ocupação humana e inviabilizam a formação de núcleos turísticos (FIG. 50) (VOLUME II).

Na região turística Costa das Baleias os núcleos de Corumbau (36), Cumuruxatiba (33), Prado (30), Alcobaça (26), Caravelas (20), Barra Velha (13) , Nova Viçosa (11) e Mucuri (4) formavam uma rede litorânea de núcleos turísticos. Dentre esses núcleos, Mucuri (4), Nova Viçosa (11) e Caravelas (20) apresentavam ICT's superiores a 50 (FIG. 50) (VOLUME II).

Na década de 2000 foi possível constatar que existia um relativo equilíbrio entre as dimensões dos ICT's de infra-estrutura básica e os ICT's de infra-estrutura turística em toda a área de estudos. Não existia uma diferença significativa entre os padrões de distribuição dos núcleos que reuniam infra-estruturas básicas e infra-estruturas turísticas (FIG. 50) (VOLUME II).

Os índices de centralidade turística de infra-estrutura básica e de infra-estrutura turística analisados em 2000 permitiram identificar uma série de elementos que caracterizavam o processo de desenvolvimento da rede urbana do turismo no litoral da Bahia. No entanto, a análise isolada das infra-estruturas básica e turística só serviram para caracterizar o universo das informações necessárias para se compor o Índice de Centralidade Turística Geral. Os mapas que contém os índices de centralidade turística gerais serão detalhados no item a seguir.

7.3.3 Infra-estrutura geral

7.3.3.1 Década de 1970

Na década de 1970 a área de estudos era caracterizada pela existência de poucos núcleos turísticos. Em meio a vastas áreas desocupadas, existiam poucos núcleos em condições estruturais para desempenharem atividades turísticas. A área de estudos era caracterizada por uma rarefeita rede de núcleos turísticos (FIG. 51) (VOLUME II).

A rarefeita rede de núcleos da área de estudos demonstra que na década de 1970 o litoral da Bahia não reunia condições suficientes para exercer a atividade turística. O turismo era uma atividade que se restringia a pequenas porções do território baiano como a área situada nas imediações da capital Salvador (155) (MELLO E SILVA, 2008).

Em 1970, os núcleos que integravam o litoral da Bahia reuniam baixos ICT's. Apenas a cidade de Salvador (155) apresentava um ICT que se destoava em relação aos demais núcleos da área de estudos. O ICT de Salvador (155) era superior a 500. A discrepância visual entre o ICT da capital Salvador (155) e o ICT dos demais núcleos do litoral baiano era marcante. Não existiam núcleos capazes de rivalizar com a primazia e as dimensões estruturais da capital (FIG. 51) (VOLUME II).

A extrema concentração das infra-estruturas em Salvador (155) pode ser explicada pelo processo histórico de ocupação humana e econômica do litoral da Bahia. Ao longo dos séculos de ocupação e povoamento do Brasil, a política portuguesa consistia no desenvolvimento de um único núcleo que servia de suporte à política de exploração colonial. Esse núcleo concentrava a maior parte da economia e da política coloniais. Logo, Salvador (155) foi edificada para ser o principal centro econômico e político da colônia e, com isso, servia como base de controle político e econômico da metrópole portuguesa. Nem o decorrer dos séculos serviu para que houvesse a desconcentração populacional e econômica de Salvador (155) em relação ao restante do estado da Bahia. As inúmeras tentativas de se descentralizar o exacerbado crescimento econômico e populacional de Salvador (155) foram ineficazes e, com isso, a primazia urbana de Salvador (155) em relação ao território baiano se perpetuou até a contemporaneidade (MELO E SILVA, LEÃO, SILVA; 1989).

A rede urbana do turismo em 1970 era marcada por fragilidades em sua estrutura. A estrutura da rede era marcada pela macrocefalia de um núcleo principal em detrimento do pequeno porte dos demais núcleos. Era uma rede marcada pela existência de inúmeros centros de pequena dimensão e pouquíssimos centros intermediários como Ilhéus (64) e Porto Seguro (42) (FIG. 51) (VOLUME II).

Outra característica dessa rede era o isolamento relativo dos núcleos. Em meio a vasta extensão da área de estudos, os poucos núcleos urbanos se situavam em porções descontínuas do espaço. Não foi possível identificar na década de 1970 aglomerações de núcleos ao longo da orla litorânea e na porção continental da área de estudos. Boa parte desse isolamento se deve à pequena conectividade entre os centros. Na década de 1970,

não existiam sequer rodovias em quantidade suficiente para servirem de base para a formação de um sistema urbano denso e consistente (FIG. 51) (VOLUME II).

Os elementos que caracterizavam a rarefeita rede de núcleos da área de estudos em 1970 também podiam ser encontrados na escala que corresponde às regiões de planejamento turístico do PRODETUR. Na Costa dos Coqueiros, observa-se que não existiam centros de destaque. Na Costa dos Coqueiros era possível observar uma pequena sequência de núcleos no litoral. No litoral norte de Salvador (155) era possível observar que Lauro de Freitas (169), Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Arembepe (176), Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca (197) e Praia do Forte (196) formavam um pequeno eixo de núcleos turísticos. Dentre esses núcleos, somente Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca (197) e Praia do Forte (196) apresentavam índice de centralidade turística geral superior a 50 (FIG. 51) (VOLUME II).

Na porção continental da área de estudos Mata de São João (206), Entre Rios (225), Esplanada, Timbó (236), Palame (221) e Camaçari (185) figuravam como os únicos centros detentores de infra-estrutura geral. Esses núcleos se encontravam distribuídos pelo espaço de maneira dispersa e isolada. Com a exceção de Camaçari (185), os núcleos não eram interligados por rodovias pavimentadas. Desses núcleos, somente Camaçari (185) apresentava índice de centralidade turística de estrutura geral superior a 50. As características dos núcleos situados na porção continental da Costa dos Coqueiros apontam que o sistema urbano dessa região era frágil e desarticulado. Logo, a atividade turística não possuía condições de se desenvolver plenamente na região. Com a exceção dos núcleos situados nas zonas lindeiras à Salvador (155), os demais núcleos não apresentavam condições ideais para a prática do turismo (FIG. 51) (VOLUME II).

No interior da região turística Baía de todos os Santos foi possível observar a existência de uma rede relativamente densa de núcleos. Nessa região, os núcleos se distribuíam com uma certa regularidade entre o litoral e o interior. O equilíbrio encontrado na distribuição dos núcleos turísticos pode estar relacionado às características históricas de ocupação desta área (FIG. 51).

Durante o período colonial, a Baía de Todos os Santos foi palco do surgimento de uma das primeiras redes de núcleos coloniais da América Latina. Esses núcleos se especializaram na produção de gêneros agrícolas, seja para o consumo interno da colônia, seja para a exportação (MELLO E SILVA, LEÃO, SILVA; 1989). Muitos desses núcleos se transformaram em dinâmicos centros comerciais, a exemplo de

Nazaré (150), São Félix (200) e Cachoeira (201), Maragogipe (177) e Santo Amaro(208). Com o passar dos anos, esses núcleos se perpetuaram no sistema urbano do estado da Bahia até 1970. É possível visualizar em 1970 um sistema de núcleos urbanos cuja estrutura foi herdada da estrutura urbana de núcleos colonial (FIG. 51) (VOLUME II).

Na baía de Todos os Santos foi possível visualizar que Cachoeira (201), e Santo Amaro (208) apresentavam ICT's de infra-estrutura geral superiores a 50. Itaparica (165) apresentava ICT de infra-estrutura geral superior a 500. Em 1970. Itaparica (165) era um importante centro turístico. Ela recebia viajantes de outros estados, além de acolher soteropolitanos durante os finais de semana. (MELLO E SILVA, SILVA, CARVALHO; 2008).

Os ICT's dos núcleos que integravam a Costa do Dendê em 2000 possuíam uma pequena variação numérica. Não existia nesse período um núcleo com quantidade de ICT expressiva. No interior desta região turística, foi possível observar que os núcleos formavam dois eixos urbanos: Um situado na orla litorânea compreendendo os núcleos Gamboa (128), Garapua (121) e Velha Boipeba (115) além de outro situado a meia distância entre o oceano e o continente. O segundo eixo era formado pelos núcleos de Valença (132), Cairu (120), Taperoá (118), Nilo Peçanha (114), Ituberá (108) e Camamu (93). Os dois eixos urbanos eram em 1970 duas redes urbanas do turismo em processo de formação (FIG. 51) (VOLUME II).

As duas redes urbanas do turismo embrionárias possuíam características que as distinguiam entre si: A rede litorânea aparentava ser menos estruturada que a rede situada entre o oceano e o continente. No eixo litorâneo, nenhum dos núcleos apresentava ICT de infra-estrutura geral superior a 50. Já no interior da rede, Valença (132) e Cairu (120) possuíam ICT's superiores a 50. Ituberá (108) possuía ICT equivalente a 250. A rede urbana situada no continente era mais estruturada que a litorânea pois, seu processo de formação histórica e econômica tornou seus núcleos mais fortes que os núcleos costeiros. Entre os núcleos que integravam a embrionária rede continental, muitos serviram de centros de produção e comercialização agrícola. Estes eram os casos de Valença (132) e Ituberá (108) (GV CONSULTS, 2004a).

O núcleo que se destacava na Costa do Cacau em 2000 era Ilhéus (64). Este núcleo que possuía um Índice de Centralidade Turística Geral superior a 500 era o segundo maior centro turístico da área de estudos. Durante a década de 1970, Ilhéus (64) ainda se destacava como centro comercial e de exportação do cacau. É provável

que as inúmeras funções urbanas desempenhadas por Ilhéus (64) como centro portuário e centro comercial tenham contribuído para que o mesmo desenvolvesse sua infraestrutura. Desse modo, muitas das infra-estruturas de Ilhéus (64) que foram desenvolvidas para atenderem as necessidades econômicas da população autóctone puderam também ser destinadas às atividades turísticas (FIG. 51) (VOLUME II).

O sistema urbano da Costa do Cacau era rarefeito em 1970. No período, existiam poucos núcleos no interior desta região turística. Existia uma disparidade significativa entre o nível de desenvolvimento do ICT de Ilhéus (64) e o ICT dos demais núcleos. Enquanto Ilhéus (64) atingiu um índice de centralidade turística superior a 500, Una (53) e Canavieiras (48) apresentaram ICT's superiores a 50. Já os demais núcleos apresentaram ICT inferior a 50. As disparidades estruturais encontradas entre os núcleos demonstram o quanto o sistema de núcleos turísticos da Costa do Cacau era desequilibrado para o período (FIG. 51) (VOLUME II).

Na Costa do Descobrimento foi possível identificar uma rede de núcleos com enorme disparidade estrutural. Enquanto Porto Seguro (42) apresentava ICT de infraestrutura geral superior a 250, os demais núcleos como Arraial da Ajuda (39), Santa Cruz Cabralia (44) e Belmonte (46) apresentavam índices inferiores a 50 (FIG. 51) (VOLUME II).

A Costa do Descobrimento se destacou entre as regiões de planejamento turísticas na década de 1970. Ela se destacou por ser a região que possuía a menor densidade de núcleos em relação a toda a área de estudos. Em 1970, existiam fortes disparidades na estrutura espacial da Costa do Descobrimento. Enquanto foi possível observar a oeste dessa região turística áreas completamente desocupadas, também foi possível identificar áreas de intensa ocupação urbana a leste. As áreas de forte ocupação urbana se situavam no litoral dessa região de planejamento turística (FIG. 51) (VOLUME II).

As disparidades encontradas na ocupação espacial da Costa do Descobrimento também foram encontradas na Costa das Baleias. Foi possível identificar a oeste da Costa das baleias uma área pouco ocupada por núcleos turísticos. Em contrapartida, foi possível identificar uma aglomeração de núcleos urbanos a leste dessa região turística. O sistema urbano da costa das Baleias era formado por poucos núcleos situados na orla costeira. Dentre eles Cumuruxatiba (33), Prado (30), Caravelas (20) e Mucuri (4). Dentre esses núcleos, somente Prado (30) e Caravelas (20) apresentavam índice de centralidade turística de infraestrutura geral superior a 50 (FIG. 51) (VOLUME II).

7.3.3.2 Década de 1980

Foi possível observar em 1980 um crescimento expressivo do número de núcleos no litoral baiano. A rede urbana do turismo se tornou mais capilarizada durante esse período. Seus núcleos passaram a ocupar setores da área de estudos que antes permaneciam vazios. Além do processo de expansão e capilarização da rede urbana do turismo, houve também o adensamento de alguns setores dessa rede como a Baía de Todos os Santos, Costa do Dendê e Costa das Baleias (FIG. 52)(VOLUME II).

Em 1980 foi possível observar um amadurecimento da rede urbana do turismo. Observa-se que entre as décadas de 1970 e 1980 a rede urbana do turismo vivenciou dois processos: O processo de expansão do número de núcleos e o processo de adensamento dos mesmos. Esses fatores contribuíram para que a rede urbana do turismo se tornasse mais madura (FIG. 52)(VOLUME II).

Apesar da rede urbana do turismo ter se desenvolvido até a década de 1980, muitas de suas características originais ainda persistiam. Uma das características que se perpetuaram na rede urbana do turismo entre 1970 e 1980 foi a manutenção dos desequilíbrios existentes em sua estrutura. Um exemplo desses desequilíbrios estruturais era a exacerbada centralização da infra-estrutura em Salvador. Em 1980 Salvador apresentava um ICT que se destoava em relação aos demais núcleos. Enquanto isso, uma numerosa rede de pequenos núcleos ainda perdurava no litoral da Bahia (FIG. 52)(VOLUME II).

Em 1980, a rede urbana do turismo ainda não apresentava muitos centros turísticos com ICT's de porte intermediário (ICT compreendido entre 250 a 500). Somente Ilhéus (64) e Porto Seguro (42) apresentavam ICT's de infra-estrutura geral intermediários (FIG. 52)(VOLUME II).

Durante a década de 80 foi possível observar um crescimento expressivo do ICT de Porto Seguro (42) na Costa do Descobrimento. Seu ICT de infra-estrutura turística era superior a 500. Durante esse período, Porto Seguro (42) passou a se destacar estruturalmente em todo o litoral da Bahia (FIG. 52)(VOLUME II) (VOLUME II).

Foi possível observar também que na década de 1980 muitos núcleos mantiveram os mesmos padrões de distribuição encontrados na década de 1970. Entre

esses padrões, foi possível identificar que alguns núcleos turísticos do litoral da Bahia se mantiveram concentrados na orla litorânea (FIG. 52)(VOLUME II).

Nas regiões turísticas Costa do Dendê e Costa do Descobrimento foi possível identificar que os núcleos turísticos se aglomeravam na orla costeira. Não foi possível identificar núcleos que ocupassem a porção oeste destas regiões turísticas. Os fatores que explicam a concentração urbana na orla costeira estão relacionados ao processo histórico de ocupação do litoral brasileiro. Desde o período colonial, a ocupação populacional portuguesa se concentrou no litoral brasileiro. A quase inexistência de vias que adentravam no continente, as condições de segurança existentes no interior do continente e a política colonial de exportação de gêneros agrícolas dificultaram o processo de ocupação do interior das capitanias hereditárias (MELLO E SILVA, LEÃO, SILVA; 1989). Este padrão de ocupação se perpetuou ao longo da história. Com isso, foi possível observar áreas do litoral baiano densamente urbanizadas, em detrimento de áreas do interior do continente que se apresentavam como debilmente urbanizadas (FIG. 52) (VOLUME II).

Apesar da concentração urbana ter se mantido em algumas regiões de planejamento turístico da área de estudos em 1980, em outras regiões turísticas a estrutura do sistema urbano sofreu profundas alterações. Na Costa dos Coqueiros foi possível identificar que os núcleos Sítio do Meio (223), Ibatuí (227), Entre Rios (225) e Esplanada, Timbó (236) passaram a ocupar o setor continental da área de estudos. Muitos desses núcleos surgiram em virtude da expansão da BR 101 (FIG. 52)(VOLUME II).

Na Costa dos Coqueiros foi possível observar a formação de uma rede de núcleos costeira nas imediações da capital Salvador (155). Nas áreas lindeiras a Salvador (155) Lauro de Freitas (169), Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos e Arembepe (176), e Praia do Forte (196) apresentavam ICT's de infra-estrutura geral superiores a 50. Já os núcleos que se situavam mais ao norte desta rede litorânea como Porto Sauípe (212), Subaúma (218), Baixio (219), Barra do Itariri (222) e Sítio do Conde (226) apresentavam ICT's inferiores a 50. Existiu, portanto, uma diminuição do índice de centralidade turística a medida em que os núcleos turísticos se distanciavam em relação à capital Salvador (155). A variação da intensidade da infra-estrutura geral de acordo com a distância é um fenômeno característico da organização dos espaços. Esse escalonamento da estrutura é chamado de progressão gradual da hierarquia do turismo (FIG. 52)(VOLUME II).

Na Costa dos Coqueiros Camaçari (185) se destacou como o principal centro desta região turística. Ele possuía um ICT de infra-estrutura geral superior a 250. Isso ocorreu porque durante a década de 1980 esta cidade se consolidou como centro industrial de destaque no cenário baiano e nacional. É possível que o processo de industrialização de Camaçari, tenha contribuído para que esse núcleo recebesse infra-estruturas. Logo, o processo de estruturação de Camaçari pode ter contribuído para o impulsionamento de seu ICT de infra-estrutura geral (FIG. 52)(VOLUME II).

Na Baía de Todos os Santos foi possível identificar que um conjunto de núcleos se destacava por apresentar ICT's superiores a 50. Dentre eles Nazaré (150), Maragogipe (177), Cachoeira (201), Santo Amaro(208), Candeias (195) e Itaparica (165). Desses núcleos, Candeias (195) e Itaparica (165) apresentavam ICT's superiores a 250. Os elevados ICT's encontrados nos núcleos da Baía de Todos os Santos apontam que a rede de núcleos dessa região turística antes se tornou densa e compacta (FIG. 52)(VOLUME II).

Ainda que os núcleos da região turística Baía de Todos os Santos tenham se desenvolvido e se estruturado, é possível identificar que os mesmos não foram capazes de se equiparar estruturalmente com Salvador (155). A capital baiana se manteve na década de 1980 com um ICT de infra-estrutura geral muito superior a 500. Sua hegemonia com relação aos demais núcleos da Baía de Todos os Santos e até mesmo em relação a toda a área de estudos se manteve absoluta (FIG. 52)(VOLUME II).

Foi possível observar que a estrutura de núcleos encontrada na Costa do Dendê em 1970 se manteve em 1980. Em 1980 foi possível observar que os núcleos turísticos formavam dois eixos lineares. Um dos eixos se situava na orla costeira, e outro se situava em uma área situada a meia distância entre o oceano e o continente (FIG. 52)(VOLUME II).

Entre os núcleos que integravam o eixo da orla costeira foi possível identificar que Guaibim, Jequiriçá (133), Gamboa (128), Velha Boipeba (115) e São Sebastião (111) apresentavam índices de Centralidade Turística de infra-estrutura geral. Esse eixo apresentava núcleos com baixos índices de infra-estrutura geral. Seus índices de centralidade turística eram inferiores a 50 (FIG. 52) (VOLUME II).

Foi possível identificar o eixo situado a meia distância entre o oceano e o continente sofreu mudanças estruturais entre 1970 e 1980. Alguns dos núcleos que integram esse eixo se desenvolveram estruturalmente em relação a 1970. Um exemplo disso foi a cidade de Valença. Se na década de 1970 Valença (132) apresentava ICT

inferior a 250, em 1980 esse índice superou esse valor. Já Cairu (120) apresentava ICT de infra-estrutura geral inferior a 50 na década de 1970, mas em 1980 esse ICT foi superior a 250 (FIG. 52)(VOLUME II).

Outros núcleos como Ituberá (108) tiveram redução em seus níveis de desenvolvimento estruturais. Ituberá (108) apresentava em 1970 ICT equivalente a 250, enquanto na década de 1980 esse índice foi menor que 250 (FIG. 52)(VOLUME II).

Na Costa do Cacau Ilhéus (64) se manteve na condição de principal centro regional. Seu ICT de infra-estrutura geral em 1980 se elevou em relação ao ICT encontrado na década de 1970. Em 1980 o ICT de Ilhéus (64) se manteve em um patamar superior a 500. Ilhéus (64), no entanto, perdeu a condição de segundo principal centro da área de estudos. A partir de 1980 Porto Seguro (42) assumiu a condição de segundo principal centro com um ICT de infra-estrutura geral superior a 500 (FIG. 52)(VOLUME II).

Na Costa do Descobrimento somente Porto Seguro (42) se destacou entre os demais núcleos. Como já foi mencionado, Porto Seguro (42) assumiu a condição de segundo principal centro turístico da área de estudos. A capacidade estrutural de Porto Seguro (42) só se manteve inferior à capacidade estrutural de Salvador (155). O crescimento estrutural de Porto Seguro (42) indicou o início de um processo de reversão da hegemonia estrutural da capital Salvador (155) (FIG. 52) (VOLUME II).

Porto Seguro (42) não foi o único núcleo que se desenvolveu entre 1970 e 1980 na Costa do Descobrimento. Arraial da Ajuda (39) e Belmonte (46) apresentaram ICT's de infra-estrutura geral inferiores a 50 na década de 1970. Já em 1980, esses núcleos passaram a apresentar ICT's superiores a 50 (FIG. 52)(VOLUME II) (VOLUME II).

Em 1980 a rede de núcleos litorâneos da Costa do Descobrimento se expandiu e passou a integrar os núcleos de Trancoso (38) (ICT inferior a 50, Arraial da Ajuda (39) (ICT superior a 50), Porto Seguro (42) (ICT superior a 500), Coroa Vermelha (43)(ICT inferior a 50) e Santa Cruz Cabralia (44)(ICT inferior a 50). É possível que a implementação da BR 367 tenha contribuído para a formação desse eixo de núcleos turísticos (FIG. 52) (VOLUME II).

Na Costa das Baleias nenhum núcleo apresentou um ICT de destaque. Um elemento que se destacou nesta região turística foi o expressivo aumento do número de núcleos que apresentavam ICT's de infra-estrutura geral. Isso ocorreu tanto na porção litorânea dessa região turística quanto em sua porção continental (FIG. 52) (VOLUME II).

Apesar da Costa das Baleias não apresentar uma rede de núcleos que se destaque estruturalmente, o seu litoral passou a ser ocupado por vários núcleos entre os quais: Mucuri (4) (ICT equivalente a 50), Nova Viçosa (11)(ICT superior a 50), Caravelas (20) (ICT superior a 50), Alcobaça (26)(ICT superior a 250), Prado (30)(ICT superior a 50) e Cumuruxatiba (33)(ICT inferior a 50) (FIG. 52)(VOLUME II).

7.3.3.3 Década de 1990

Em 1990 foi possível observar que a rede urbana do turismo do litoral da Bahia se tornou mais extensa e densa que na década de 1980. Entre 1980 e 1990 novos núcleos passaram a integrar a rede de centros do litoral da Bahia. Esses novos centros preencheram inúmeros setores da área de estudos que se encontravam vazios. A área de estudos na década de 1990 se tornou mais preenchida que na década anterior (FIG. 53)(VOLUME II).

Durante a década de 1990 foi possível identificar uma evolução estrutural dos núcleos. Em toda a área de estudos, os raios dos círculos que representavam a dimensão da infra-estrutura geral eram maiores que os observados durante a década de 1980. Isso demonstra que os núcleos na década de 1990 se mostravam mais gabaritados estruturalmente para desempenharem atividades turísticas (FIG. 53)(VOLUME II).

O desenvolvimento estrutural dos núcleos turísticos na década de 1990 colocou os mesmos em diferentes patamares de evolução estrutural para o turismo. Ao longo de toda a área de estudos, foi possível observar uma diversificada rede de núcleos com os mais diferentes níveis de desenvolvimento estruturais. Desde os núcleos de elevada capacidade estrutural que superam o índice de 500, até os núcleos de pequena capacidade estrutural com índices que não ultrapassam 50. Dentre os novos núcleos que passaram a surgir no interior da área de estudos, foi marcante o advento de centros com ICT's de porte intermediário que variam entre 250 a 500 (FIG. 53)(VOLUME II).

Foi possível identificar no mapa correspondente à década de 1990 que houve uma elevação da quantidade de centros com ICT's intermediários. Os centros com ICT's de dimensões intermediárias passaram a figurar por quase todas as regiões de planejamento turístico (FIG. 53)(VOLUME II).

Foi possível identificar na área de estudos a presença de um ou mais núcleos de porte intermediário em cada uma das regiões turísticas do PRODETUR-BA. Os núcleos que reuniam ICT's de dimensões intermediárias na Costa dos Coqueiros eram Camaçari (185), Lauro de Freitas (169) e Praia do Forte (196) na Baía de Todos os Santos à Itaparica (165), Conceição(149) e Gamboa (158), na Costa do Dendê à Guaibim, Jequiriçá (133), Valença (132), Morro de São Paulo (129), e Barra Grande (98), na Costa do Cacau à Ilhéus (64), Olivença (58), Uma (53) e Canavieiras (48) na Costa do Descobrimento à Porto Seguro (42), Arraial da Ajuda (39), Trancoso (38), Coroa Vermelha (43) e Santa Cruz Cabralia (44), e na Costa das Baleias à Prado (30), Alcobaça (26), Caravelas (20) e Nova Viçosa (11) (FIG. 53)(VOLUME II).

Em 1990 ocorreu o surgimento e consolidação de uma rede composta por núcleos de dimensões intermediárias. A principal característica que diferenciou a área de estudos entre as décadas de 1990 e 1980 foi o advento de uma extensa rede de núcleos com ICT's intermediários. Em contrapartida, foi possível observar que a ampla malha de núcleos que apresentavam baixos ICT's se reduziu ao longo dessas décadas (FIG. 53)(VOLUME II).

Uma análise comparativa entre a rede urbana do turismo das décadas de 1970 e 1980 com a rede urbana observada em 1990 permite inferir que a rede urbana do turismo se tornou mais complexa. De um sistema urbano pouco denso, desintegrado e pouco diversificado, a rede urbana do turismo se transformou em um organismo denso, integrado, e com núcleos com os mais diversos níveis de desenvolvimento estruturais (FIG. 53)(VOLUME II).

O processo de complexificação da rede urbana do turismo do litoral da Bahia pôde ser apreendido tanto na escala que abrange toda a área de estudos, quanto na escala que compreende as regiões de planejamento turístico. Na Costa dos Coqueiros por exemplo, foi possível identificar o processo de complexificação da rede urbana do turismo através de observações sobre sua estrutura (FIG. 53)(VOLUME II).

Na Costa dos Coqueiros foi possível identificar uma série de núcleos que possuíam ICT's de dimensões intermediárias (ICT entre 250 e 500). A maior parte desses núcleos se encontrava situada no eixo de núcleos turísticos litorâneos existente entre a cidade de Salvador e a fronteira com o estado de Sergipe. Os núcleos de porte intermediário que integravam o eixo eram Lauro de Freitas (169) e Praia do Forte (196) esses núcleos se situavam próximos a Salvador (155). Eles formavam com os núcleos de Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Arembepe (176), Guarajuba, Monte

Gordo, Itacimirim, Pojuca (197), Imbassaí (210), Porto Sauípe (212), Subaúma (218), Baixio (219), Sítio do Conde (226) e Mangue Seco (242) o eixo de núcleos turísticos do litoral norte do estado da Bahia. Dentre esses núcleos Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Arembepé (176), Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca (197), Imbassaí (210) e Sítio do Conde (226) apresentavam ICT's compreendidos entre 50 e 250 (FIG. 53)(VOLUME II).

Na região turística Baía de Todos os Santos Itaparica (165), Mar Grande, Ilhota, Duro, Gameleira (161) e Conceição (149) apresentavam ICT's intermediários compreendidos entre 250 a 500. Salvador (155) mais uma vez manteve a hegemonia estrutural da Baía de Todos os Santos com um ICT superior a 500. Se durante a década de 1990 Salvador (155) se manteve como o centro hegemônico da Baía de Todos os Santos, o mesmo não pôde ser dito com relação a toda a área de estudos. Salvador (155) se manteve como o centro detentor do maior ICT de infra-estrutura geral da área de estudos, mas passou a ser acompanhado de perto pelo ICT de infra-estrutura geral de Porto Seguro (42) (FIG. 53)(VOLUME II).

Durante a década de 1980, Porto Seguro (42) apresentava um ICT superior a 500. Durante esse período, a capacidade estrutural de Porto Seguro se manteve próxima à capacidade estrutural de Salvador (155). Porto Seguro (42) passou a rivalizar diretamente com Salvador (155) na disputa pela condição de principal centro turístico da área de estudos (FIG. 53)(VOLUME II).

O desenvolvimento do índice de centralidade turística de infra-estrutura geral de Porto Seguro (42) no período compreendido entre as décadas de 1970 a 1990 colocou esse núcleo em um patamar estrutural próximo ao da capital Salvador (155). Entre 1970 a 1990 Porto Seguro (42) se desenvolveu estruturalmente ao ponto de conseguir reverter a intensa concentração de infra-estruturas turísticas de Salvador (155) (MELLO E SILVA, 1997). Porto Seguro (42), que até a década de 1980 era um pequeno núcleo periférico, se desenvolveu até atingir um patamar que o permitiu rivalizar estruturalmente com a localidade central de Salvador (155). Esse fenômeno é um raro exemplo no qual um núcleo periférico e sem importância regional se desenvolve ao ponto de superar a hegemonia de uma localidade central (MELLO E SILVA, 1997) (FIG. 53)(VOLUME II).

Na Costa do Dendê a rede urbana do turismo se caracterizava por apresentar núcleos com os mais diversos níveis de desenvolvimento estruturais. Nela, o núcleo de Morro de São Paulo (129) se destacava como o principal centro da região turística.

Morro de São Paulo (129) apresentava em 1990 um ICT de infra-estrutura geral superior a 500. Seu nível de desenvolvimento estrutural superou até mesmo o de Valença (132) que, historicamente, se apresentava como o principal ou um dos principais centros da Costa do Dendê (FIG. 53)(VOLUME II).

Durante a década de 1990 Morro de São Paulo (129) se tornou o principal centro turístico da Costa do Dendê. Se na década de 1980 esse núcleo apresentava um ICT de infra-estrutura geral inferior a 50, em 1990 esse ICT atingiu o número de 500. Assim como em Porto Seguro (42), Morro de São Paulo (129) se desenvolveu estruturalmente ao ponto de reverter as centralidades que se encontravam em sua região turística. O crescimento estrutural de Morro de São Paulo (129) é um exemplo de como os núcleos periféricos podem crescer estruturalmente e assumir a hegemonia de sistemas urbanos. Morro de São Paulo (129) era até a década de 1980 uma mera vila de pescadores que vivia de atividades primárias mas, entre 1980 e 1990, os investimentos em infra-estrutura pelo governo do Estado da Bahia associados ao crescimento vertiginoso da atividade turística transformaram este núcleo em um dos mais estruturados destinos do litoral baiano (GV CONSULTS, 2004a) (FIG. 53)(VOLUME II).

Enquanto Morro de São Paulo (129) se tornou o centro estrutural hegemônico da Costa do Dendê em 1990, Valença (132) se consolidou como o segundo mais estruturado centro dessa região turística. Valença (132) reunia em 1990 um ICT de infra-estrutura geral superior a 500. Essa condição se deve em grande parte pelo fato de Valença (132) ser uma cidade bem estruturada para o contexto da Costa do Dendê. Valença (132) era considerada um importante centro regional da Costa do Dendê em 1990. Ela mantinha um intenso comércio regional, além de reunir equipamentos de infra-estrutura básica voltados às suas populações autóctones (GV CONSULTS, 2004a) (FIG. 53)(VOLUME II).

Vale destacar que, além de Valença (132) e Morro de São Paulo (98) e Guaibim, Jequiriçá (133) também apresentaram ICT's de destaque para a região turística Costa do Dendê. Barra Grande (98) e Guaibim, Jequiriçá (133) apresentaram um ICT de infra-estrutura geral compreendido entre 250 a 500. Desde a década de 1990 Barra Grande (98) e Guaibim, Jequiriçá (133) têm se tornado destinos de destaque no litoral da Bahia. A proximidade espacial desses núcleos em relação à Salvador (155), e suas diversificadas gamas de atrativos turísticos fizeram que Barra Grande (98) e Guaibim, Jequiriçá (133) se tornassem destinos turísticos emergentes (GV CONSULTS, 2004a). A dinâmica do turismo fez com que esses núcleos se estruturassem ao ponto de se

tornarem em 1990 o terceiro e quarto maiores centros estruturais da Costa do Dendê (FIG. 53)(VOLUME II).

Na Costa do Cacau Ilhéus (64) manteve a hegemonia regional. Seu ICT de infra-estrutura geral superior a 500 fez desse centro a principal base de infra-estrutura da região turística. No entanto, a capacidade estrutural de Ilhéus (64) era pequena em relação aos novos centros que emergiram no cenário turístico do litoral baiano. Este foi o caso de Porto Seguro (42). O papel estrutural que Ilhéus (64) exerceu para a área de estudos na década de 1990, não se aproxima do papel que esse mesmo centro chegou a desempenhar nos anos 1970 (FIG. 53)(VOLUME II).

Ao longo das décadas Ilhéus (64) tem perdido parte de sua importância de centro no contexto do litoral da Bahia. Isso se deve em grande parte ao seu declínio econômico ocorrido com a crise do cacau. Com a decadência da atividade Cacaueira, a economia de Ilhéus (64) estagnou-se (GV CONSULTS, 2004a). Logo, o processo de estagnação econômica pôde ter inviabilizado o desenvolvimento de novas infra-estruturas voltadas ao desenvolvimento do turismo e também votadas às necessidades de seus habitantes. Como consequência, Ilhéus (64) perdeu parte de sua importância de centro estrutural no litoral baiano (FIG. 53)(VOLUME II).

Embora o processo de estagnação econômica e estrutural de Ilhéus (64) tenha comprometido o desenvolvimento turístico da Costa do Cacau, isso não significa que essa região turística também tenha entrado em estagnação. Até pelo contrário. Em contrapartida à estagnação estrutural de Ilhéus (64), outros centros que ocupavam a periferia da Costa do Cacau emergiram e passaram a ocupar posições de destaque na região turística Costa do Cacau. Este é o caso de Olivença (58) que em 1990 apresentou ICT de infra-estrutura geral superior a 500. Olivença (58) é uma estância hidromineral a beira-mar freqüentada por turistas de final de semana e viajantes que aportam na cidade de Ilhéus (64) (GV CONSULTS, 2004a) (FIG. 53)(VOLUME II).

Em 1970 o núcleo de Olivença (58) não apresentava sequer ICT de infra-estrutura geral. Em 1980, o índice de Olivença (58) já equivalia a 50 e, em 1990, o índice já superava o valor de 500 (FIG. 53)(VOLUME II) (FIG. 52)(VOLUME II) (FIG. 51).

O processo de crescimento do índice estrutural de Olivença (58) ao longo das décadas é um exemplo de como um núcleo periférico pode se desenvolver e alcançar um patamar de destaque no contexto de uma região de planejamento turístico. O processo de desenvolvimento das zonas periféricas do turismo tem feito com que novos

centros surjam e passem a se destacar estruturalmente no litoral da Bahia. Esse processo tem feito com que os grandes centros estruturais que tradicionalmente exerciam forte poder sobre o sistema urbano percam sua importância. Logo, eles passaram a ser acompanhados por centros emergentes. Esse é um processo de reversão das centralidades estruturais do litoral da Bahia (MELLO E SILVA, 1997). Esse processo tem ocorrido em diversas escalas espaciais. Desde escala que abrange o principal centro do estado da Bahia (Salvador) até na escala das regiões de planejamento do turismo (FIG. 53)(VOLUME II).

Entre os núcleos da Costa do Cacau foi possível destacar o importante papel estrutural desempenhado por Una (53) e Canavieiras (48). Esses núcleos que apresentavam ICT's de infra-estrutura geral compreendidos entre 250 a 500 (FIG. 53)(VOLUME II).

No litoral da Costa do Cacau foi possível observar que Canavieiras (48)(ICT entre 250 a 500), Una (53)(ICT entre 250 a 500), Olivença (58) (ICT superior a 500), Ilhéus (64) (ICT superior a 500), Aritaguá (65) (ICT inferior a 50) e Itacaré (77) (ICT superior a 50) formavam um eixo litorâneo de núcleos turísticos. Esse eixo se estendia de norte a sul dessa região turística. No interior do eixo litorâneo de núcleos turísticos foi possível observar que os Índices de Centralidade Turística variavam conforme a sua localização. Os menores índices de Centralidade Turística podiam ser encontrados nas áreas periféricas da região de planejamento turístico Costa do Cacau. Já os maiores Índices de Centralidade Turística situavam-se na porção central desta região turística. A hierarquia entre núcleos mais e menos estruturados era uma das características da rede urbana do turismo na década de 1990 (FIG. 53)(VOLUME II).

A mesma progressão da hierarquia observada na Costa do Cacau pôde ser observada entre as áreas centrais e periféricas da Costa do Descobrimento. Caraíva (37)(ICT superior a 50), Trancoso (38)(ICT compreendido entre 250 a 500), Arraial da Ajuda (39)(ICT superior a 500), Porto Seguro (42)(ICT superior a 500), Coroa Vermelha (43)(ICT compreendido entre 250 e 500), Santa Cruz Cabrália (44)(ICT compreendido entre 250 e 500), Santo André (45)(ICT inferior a 50) e Belmonte (46)(ICT compreendido entre 50 e 250) formavam um eixo litorâneo de núcleos turísticos que se apresentavam de forma hierarquizada. Nesta rede, os núcleos periféricos apresentavam os menores índices de centralidade turística, enquanto os núcleos centrais apresentavam os maiores índices de centralidade turística (FIG. 53)(VOLUME II).

Entre os núcleos que se situavam na porção central da Costa do Descobrimento Arraial da Ajuda (39) se destacava pelo seu elevado ICT de infra-estrutura geral. Arraial da Ajuda (39) apresentava um ICT superior a 500. Esse índice colocava o núcleo como o terceiro centro mais estruturado da área de estudos. Em 1970 Arraial da Ajuda (39) apresentava um ICT de infra-estrutura geral inferior a 50 (FIG. 51). Em 1980, o ICT de Arraial da Ajuda (39) atingiu 250 (FIG. 52)(VOLUME II). Já em 1990, o ICT deste núcleo superou o valor de 500 (FIG. 53)(VOLUME II).

Arraial da Ajuda (39) era até a década de 1970 um pequeno vilarejo de pescadores. Décadas mais tarde, essa vila sofreu o advento da atividade turística. Deste modo, Arraial da Ajuda (39) foi sendo progressivamente ocupada por imigrantes interessados em empreenderem no setor turístico. Arraial da Ajuda (39) transformou-se em um dos mais badalados destinos turísticos do Litoral da Bahia (RUSHMMAN CONSULTORES,2000). Essa vila de pescadores é um exemplo de núcleo que ocupava uma região periférica do litoral baiano e que, repentinamente, se transformou em uma importante localidade central. Na concepção de Christaller (1963), o turismo tem a propriedade de estimular núcleos situados em zonas periféricas a crescerem estruturalmente ao ponto de conseguirem se tornar localidades centrais.

Entre as características do sistema urbano da Costa do Descobrimento é necessário apontar também seu desequilíbrio espacial. Uma das características da Costa do Descobrimento é a concentração exacerbada de seus núcleos urbanos na área litorânea. É possível identificar que os núcleos da Costa do Descobrimento aglomeram-se na orla marítima, enquanto a porção oeste da mesma é caracterizada por uma baixa densidade urbana (FIG. 53)(VOLUME II).

A concentração dos núcleos turísticos no litoral da Bahia pode ter sido influenciado pelo processo histórico de ocupação do litoral baiano. O processo de ocupação do território baiano pela coroa portuguesa durante o período colonial influenciou significativamente as características do povoamento e da urbanização baiana. Durante o período colonial, a coroa Portuguesa priorizava a edificação de cidades na zona costeira. É possível que esse processo tenha influenciado a ocupação dos núcleos turísticos no período compreendido entre as décadas de 1970 a 1990 (MELLO E SILVA; LEÃO; SILVA, 1989).

A concentração dos núcleos turísticos que pôde ser observada na Costa do Descobrimento na década de 1990 não pôde ser observada na Costa das Baleias durante o mesmo período. A Costa das Baleias caracterizava-se na década de 1990 por

apresentar um sistema urbano bem distribuído ao longo de todo o seu território. Não foi possível observar concentrações exacerbadas de núcleos em sua orla litorânea. No entanto, a Costa das Baleias caracterizava-se por apresentar um eixo de núcleos turísticos em seu litoral (FIG. 53)(VOLUME II).

Foi possível identificar no litoral da Costa das Baleias que os núcleos de Mucuri (4)(ICT compreendido entre 50 e 250), Nova Viçosa (11)(ICT equivalente a 500), Caravelas (20)(ICT compreendido entre 250 e 500), Alcobaça (26)(ICT compreendido entre 250 e 500), Prado (30)(ICT superior a 500), Cumuruxatiba (33)(ICT compreendido entre 50 e 250) e Corumbau (36)(ICT equivalente a 50) formavam um eixo de núcleos turísticos. Foi possível observar que, em geral, os núcleos pior estruturados situavam-se nas zonas periféricas do eixo de núcleos turísticos, enquanto os núcleos melhor estruturados situavam-se nas zonas centrais deste mesmo eixo (FIG. 53)(VOLUME II).

7.3.3.4 Década de 2000

Uma visão geral do mapa de infra-estrutura geral permitiu identificar que a rede urbana do turismo em 2000 (FIG. 53)(VOLUME II) apresentava uma estrutura similar a que foi encontrada na década de 1990. Durante esse período houve a continuidade de vários dos fenômenos que vinham ocorrendo desde a década de 1990 (FIG. 54)(VOLUME II) Houve uma tendência à continuação dos processos até então vigentes e, em alguns casos, do aprofundamento dos mesmos

Em 2000, observa-se que a rede urbana do turismo no litoral da Bahia se tornou ainda mais densa do que durante a década de 1990. A rede de núcleos turísticos cresceu e seus inúmeros núcleos se pulverizaram ainda mais pela área de estudos. Durante a década de 2000, os núcleos a rede urbana do turismo passaram a ocupar a maior parte da área de estudos. A rede se tornou mais capilarizada, passando a ocupar setores da área de estudos que ainda se mantinham desocupados. Houve, portanto, o preenchimento de vários setores da área de estudos (FIG. 54)(VOLUME II).

Durante a década de 2000, foi possível observar que a rede urbana do turismo também se tornou ainda mais complexa do que durante a década de 1990. Houve um processo de desenvolvimento da rede urbana entre as décadas de 1990 e 2000. Esse

desenvolvimento transformou esse sistema urbano em um organismo ainda mais complexo (FIG. 54)(VOLUME II).

Um dos fatores que transformaram a estrutura da rede urbana do turismo em um organismo mais complexo foi o surgimento e o desenvolvimento de uma vasta e diversificada rede de núcleos. Com o desenvolvimento dos núcleos turísticos, muitos deles passaram a apresentar os mais diversos níveis de desenvolvimento estruturais. Durante a década de 2000, a rede comportava desde núcleos turísticos embrionários, com Índices de Centralidade Turística de infra-estrutura geral inferiores a 50, até centros bastante estruturados, com índices de infra-estrutura geral superiores a 500 (FIG. 54)(VOLUME II).

Outro fator que caracterizou a rede urbana do turismo em 2000 foi o crescimento do número de núcleos com ICT's de porte intermediário (ICT compreendido entre 250 a 500) Em 1990 a rede de núcleos com ICT's de porte intermediário (ICT compreendido entre 250 a 500) (FIG. 53)(VOLUME II) não era tão numerosa quanto a rede que pode ser observada em 2000 (FIG. 54)(VOLUME II).

Observa-se que em 2000 houve um processo de consolidação dos sub-eixos de desenvolvimento turístico no litoral. Vários eixos formados por núcleos costeiros passaram a compor a orla litorânea da Bahia. Esses eixos eram formados por núcleos com os mais variados níveis de desenvolvimento estruturais para o turismo. Logo, foi possível observar uma hierarquia entre os núcleos mais e menos desenvolvidos ao longo da orla litorânea do estado da Bahia. Os sub-eixos de desenvolvimento turístico podiam ser encontrados ao longo da Costa dos Coqueiros, da Costa do Cacau e da Costa do Descobrimento (FIG. 54)(VOLUME II).

Em 2000, foi possível observar o aumento do número de centros com Índices de centralidade turística superiores a 500. Os centros com índices de centralidade turística superiores a 500 reforçaram a estrutura da rede urbana do turismo. Deste modo, a rede urbana do turismo, se tornou mais consistente e mais bem servida de centros (FIG. 54)(VOLUME II).

Na Costa dos Coqueiros foi possível identificar que uma extensa rede de núcleos cobria quase que a totalidade desta região turística. No litoral, Lauro de Freitas (169), Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Arembepe (176), Jacuípe (194), Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca (197), Praia do Forte (196), Açú da torre (202), Imbassaí (210), Costa do Sauípe (211), Porto Sauípe (212), Massarandupió (217), Subaúma (218), Baixio (219), Barra do Itariri (222), Sítio do Conde (226), Poças (229),

Costa Azul (237) e Mangue Seco (242) formavam um eixo de núcleos turísticos que se alongava de norte a sul na orla costeira. Dentre esses núcleos, Lauro de Freitas (169), Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Areembepe (176), Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca (197), Praia do Forte (196), Imbassaí (210) apresentavam ICT's de infra-estrutura geral superiores a 500. Os núcleos mais bem estruturados situavam-se nas imediações da metrópole Salvador (155). Isso ocorreu, pois é na capital baiana em que a atividade turística se desenvolveu em maior intensidade. Como consequência, os núcleos mais estruturados para a atividade turística se desenvolveram em suas imediações (FIG. 54)(VOLUME II).

Na região turística Baía de Todos os Santos, Salvador (155) manteve sua hegemonia absoluta. O ICT de infra-estrutura geral de Salvador (155) em 2000 superou o valor de 500. Nenhum núcleo urbano foi capaz de rivalizar estruturalmente com Salvador durante esse período. Dentre os demais núcleos urbanos da Baía de Todos os Santos, Santo Amaro (208) possuía o segundo maior ICT. Seu índice era equivalente a 250 (FIG. 54)(VOLUME II).

Enquanto na Baía de Todos os Santos a infra-estrutura da cidade de Salvador (155) era hegemônica, essa mesma hegemonia estrutural não pode ser observada em relação a toda a área de estudos. Em 2000, Salvador (155) foi acompanhada estruturalmente por Porto Seguro (42). Da mesma forma que Salvador (155), Porto Seguro (42) também possuía um ICT superior a 500 (FIGURA X).

Ao longo das décadas de 1970,1980,1990 e 2000 Porto Seguro (42) se desenvolveu estruturalmente até atingir o segundo maior índice de Centralidade Turística da área de estudos. Em 1970 Porto Seguro (42) apresentava ICT compreendido entre 250 e 500. Já em 1980,1990 e 2000 o ICT de infra-estrutura geral deste núcleo foi superior a 500. Os dados indicam que, ao longo das décadas, Porto Seguro (42) se desenvolveu estruturalmente ao ponto de conseguir atingir um patamar de infra-estrutura equivalente à Salvador (155). Trata-se de um processo de reversão da centralidade de Salvador (155) (MELLO E SILVA, 1997).

Em raros casos, uma localidade periférica como é o caso de Porto Seguro (42) tem a possibilidade de se desenvolver e atingir os mesmos patamares de desenvolvimento dos principais centros. Isso ocorre especialmente com as atividades turísticas. O turismo é a única, ou senão uma das únicas atividades econômicas que permitem com que núcleos situados em áreas periféricas se desenvolvam ao ponto de se equipararem às localidades centrais (CHRISTALLER, 1963).

Na região turística Baía de Todos os Santos foi possível destacar a existência de uma série de núcleos que possuíam índices de centralidade turística de tamanho intermediário. Isto é, índices compreendidos entre 250 a 500. Nazaré (150), Maragogipe (177), Santo Amaro (208), Itaparica (165) e Mar Grande, Ilhota, Duro, Gameleira (161) apresentaram ICT's de infra-estrutura geral equivalentes a 250. Em 2000, todos esses núcleos se encontravam distribuídos pela área de estudos. Esses núcleos se encontravam distribuídos pela área de estudos de forma equilibrada (FIG. 54)(VOLUME II).

Na Costa do Dendê o núcleo de Morro de São Paulo (129) era o que apresentava o maior Índice de Centralidade Turística de infra-estrutura geral. O índice de centralidade turística de Morro de São Paulo (129) era superior a 500. A análise cronológica dos ICT's de infra-estrutura geral de Morro de São Paulo demonstrou que esse núcleo se desenvolveu estruturalmente ao longo das décadas de 1970,1980,1990 e 2000. Na década de 1970, Morro de São Paulo (129) apresentava um Índice de Centralidade Turística inferior a 50. Em 1980, esse ICT permaneceu inferior a 50. Já na década de 1990, o índice de centralidade turística de Morro de São Paulo (129) superou o valor de 500 (FIG. 54)(VOLUME II).

O desenvolvimento da infra-estrutura de Morro de São Paulo (129) fez com que o mesmo superasse o núcleo de Valença (132) na Costa do Dendê. Valença (132) era até a década de 1990 o principal centro da Costa do Dendê. Ao longo da história, Valença (132) se consolidou como o principal centro comercial da Costa do Dendê. A hegemonia histórica de Valença (132) não garantiu à mesma condições para evitar que fosse superada por Morro de São Paulo (129). O turismo fez com que Morro de São Paulo (129) se estruturasse a ponto de superar Valença (132) como o principal centro turístico da Costa do Dendê (FIG. 54)(VOLUME II).

Na Costa do Cacau Ilhéus (64) apresentava o maior índice de Centralidade Turística de infra-estrutura geral. Em 2000, o ICT de Ilhéus (64) era maior que 500. Se Ilhéus (64) se destacou ao manter a hegemonia estrutural da Costa do Cacau, Olivença (58) também se destacou ao se consolidar como o segundo maior centro estrutural da Costa do Cacau. Em 2000, o ICT de infra-estrutura geral de Olivença (58) era superior a 500 (FIG. 54)(VOLUME II).

Em 2000, a região turística Costa do Descobrimento era caracterizada por um enorme vazio. Foi possível identificar a oeste dessa região turística uma enorme área sem núcleos urbanos. Em contrapartida, a leste da Costa do Descobrimento, uma rede linear de núcleos de elevada estruturação. Dentre os núcleos do litoral, muitos possuíam

elevados índices de centralidade turística. Entre esses núcleos, foi possível destacar Arraial da Ajuda (39), Porto Seguro (42) e Santa Cruz Cabralia (44) que apresentaram Índices de Centralidade turística de infra-estrutura geral superiores a 500 (FIG. 54)(VOLUME II).

As discrepâncias existentes entre as áreas pouco povoadas e os centros da Costa do Descobrimento indicam que o sistema urbano desta região turística apresentava desequilíbrios estruturais em 2000. Outro fator que caracterizava a falta de equilíbrio da rede urbana do turismo era a ausência de núcleos intermediários na mesma.

A rede urbana do turismo da Costa do Descobrimento não apresentava núcleos com índices de centralidade turística intermediários na década de 2000. Não existia sequer um núcleo com índice de centralidade turística compreendido entre 250 e 500. A ausência de núcleos intermediários representou um desfalque para a rede urbana do turismo nesse período (FIG. 54)(VOLUME II).

Os desequilíbrios encontrados na Costa do Descobrimento não foram encontrados na Costa das Baleias. Foi possível observar que na Costa das Baleias Prado (30), Alcobaça (26), Caravelas (20), Nova Viçosa (11) e Mucuri (4) formavam um eixo de desenvolvimento turístico equilibrado em 2000. Esse era o eixo que apresentava o maior equilíbrio estrutural em toda a área de estudos. Isso porque todos os núcleos que integravam esse eixo apresentavam ICT's similares. Logo, não existia nesse sub-eixo um único núcleo que se destacasse estruturalmente em relação aos demais (FIG. 54)(VOLUME II).

7.3.4 Considerações Parciais acerca do eixo de análise: Infra-estrutura geral

A análise dos mapas de infra-estrutura geral correspondentes às décadas de 1970, 1980, 1990 e 2000 apontou que, durante esse período, o litoral da Bahia testemunhou o surgimento e a expansão de uma rede urbana do turismo. Ao longo de seu processo de evolução, a rede urbana do turismo do litoral baiano foi se expandindo e se complexificando. De uma estrutura frágil e incompleta, a rede urbana do litoral baiano foi sendo progressivamente transformada em um organismo denso e complexo.

Os mapas que apresentam os Índices de Centralidade Turística de infra-estrutura geral apontam que entre 1970 e 2000 houve o surgimento de núcleos com infra-estrutura na área de estudos. Em 1970, a área de estudos era caracterizada por uma rarefeita rede de núcleos. Com o decorrer das décadas de 1980 e 1990 novos núcleos

foram surgindo e ocupando os espaços vazios que existiam na área de estudos. Em 2000, a rede de núcleos turísticos ocupava a maior parte da área de estudos.

A atividade econômica do turismo fez insurgir uma série de núcleos nas zonas periféricas do litoral da Bahia. Com o decorrer das décadas, a maior parte dos núcleos litorâneos passou a agregar infra-estruturas básicas e turísticas. Deste modo, os núcleos foram se tornando cada vez mais estruturados para praticarem o turismo.

O processo de desenvolvimento dos núcleos turísticos da área de estudos não fez com que todos atingissem os mesmos níveis de desenvolvimento estruturais. O desenvolvimento estrutural de alguns núcleos foi pequeno, enquanto o de outros núcleos foi elevado. Como resultado, a área de estudos passou a ser formada por uma rede com núcleos de diferentes níveis de desenvolvimento estruturais. Os núcleos com diferentes níveis de desenvolvimento estruturais se distribuíam pela área de estudos de forma aleatória ou de forma hierárquica. Entre os núcleos que se distribuíam de forma hierárquica, muitos se situavam no interior de eixos lineares.

Foi possível identificar que vários eixos de núcleos turísticos se formaram no litoral da área de estudos. Cada eixo era composto por núcleos de diferentes níveis de desenvolvimento estruturais. Os núcleos situados na porção central dos eixos apresentavam os maiores índices de centralidade turística, enquanto os núcleos periféricos apresentavam os menores índices de centralidade turística. Esta progressão do nível de hierarquia estrutural é uma das características das redes urbanas do turismo.

Os resultados relativos ao eixo de análise da infra-estrutura geral apontam que houve um processo de desenvolvimento de uma rede urbana do turismo no litoral da Bahia entre 1970 a 2000. Em 1970, foi possível identificar que essa rede vivenciava um estágio embrionário de desenvolvimento. Com o decorrer das décadas de 1980, 1990 e 2000, foi possível identificar que essa rede se desenvolveu. Em 2000, a rede urbana do turismo do litoral da Bahia apresentava sinais de ter atingido um estágio de maturidade. No entanto, a simples análise dos Índices de Centralidade turística não é suficiente para se chegar a conclusões acerca do processo histórico de desenvolvimento desse tipo de rede urbana. Torna-se necessário, portanto, analisar o processo de desenvolvimento da rede urbana do turismo conforme modelos científicos. O próximo eixo de análise irá realizar um levantamento das etapas de desenvolvimento do sistema urbano do turismo.

7.4 Análise da temática: O modelo de evolução das redes urbanas do turismo lineares.

Os mapas que apresentam as categorias de desenvolvimento estruturais do turismo representam graficamente quais são os estágios de desenvolvimento vivenciados pela rede urbana do turismo em cada uma das décadas de estudo. O modelo de evolução das redes urbanas do turismo lineares é uma generalização teórica acerca de um fenômeno espacial. Logo, não pode ser tomado como uma representação fiel da realidade. A aplicação do modelo a uma realidade empírica demanda, portanto, que seus princípios sejam adaptados à mesma.

Portanto, o processo de evolução da rede urbana do turismo necessita ser avaliado com cautela. É necessário avaliar seus princípios, categorias de análise e representações gráficas, de modo a compará-los com a realidade. Somente deste modo, será possível realizar uma análise generalizada da realidade sem gerar graves distorções da mesma.

Os primeiros cuidados a serem tomados com a análise histórica da rede urbana do turismo estão relacionados à identificação de suas fases de evolução. Será necessário identificar as fases de desenvolvimento de cada uma das regiões de planejamento turístico do PRODETUR-BA. Sabe-se, por exemplo, que em cada década de análise as regiões de planejamento turísticas do PRODETUR-BA não vivenciaram de modo simultâneo todas as fases de evolução das redes urbanas do turismo. Ao longo das décadas de 1970, 1980, 1990 e 2000, as diversas regiões de planejamento turístico do litoral baiano vivenciaram diferentes fases de evolução.

O modelo de evolução das redes urbanas do turismo lineares apresenta as etapas de evolução como parâmetros gerais. Ele, portanto, não considera as possíveis distorções que podem ocorrer em sua estrutura interna. Uma das possíveis distorções que podem ocorrer é que as diferentes regiões de planejamento turístico do PRODETUR-BA não apresentem as mesmas fases de desenvolvimento. Logo, para cada década de análise, será necessário identificar as etapas de evolução de cada uma das regiões de planejamento turístico.

Os itens abaixo irão descrever as etapas de desenvolvimento da rede urbana do turismo desde a década de 1970 até a década de 2000.

7.4.1 Década de 1970

A idéia geral do modelo de desenvolvimento das redes urbanas do turismo lineares é apresentar a gênese e o desenvolvimento de uma rede urbana do turismo a partir de um litoral pouco desenvolvido pelas ações antrópicas. Esse modelo só pode ser aplicado em situações nas quais o turismo surge a partir de zonas pouco habitadas e com desenvolvimento econômico quase nulo. O surgimento de uma rede embrionária de núcleos caracteriza a fase A do desenvolvimento das redes urbanas do turismo. Essa fase é denominada “Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística”.

Foi possível identificar que em 1970 as características da fase “Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística” puderam ser encontradas nas Costas do Coqueiro, do Dendê, do Cacau, do Descobrimento e das Baleias (FIG. 55)(VOLUME II). A classificação dessas redes urbanas do turismo foi organizada em um quadro (QUADRO 20).

Em 1970, as regiões turísticas acima citadas apresentavam em seu litoral centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística. Durante esse período, os núcleos do litoral da Bahia eram pouco estruturados para a atividade turística. As únicas exceções eram os centros de Ilhéus (64) e Porto Seguro (42) que, durante esse período, já eram considerados Centros Regionais (FIG. 55)(VOLUME II).

Durante a década de 1970, os núcleos das Costas do Coqueiro, do Dendê, do Cacau, do Descobrimento e das Baleias exerciam o turismo de forma incipiente e precária. Seus núcleos realizavam um turismo caracterizado por fluxos locais. Um elemento marcante nessa fase é que quase inexistiam ligações viárias entre os núcleos. A falta de infra-estrutura viária restringia os fluxos turísticos, e fazia com que o turismo de massa praticamente inexistisse (FIG. 55)(VOLUME II).

Enquanto em 1970 as redes urbanas do turismo das regiões turísticas Costa do Coqueiro, Costa do Dendê, Costa do Cacau, Costa do Descobrimento e Costa das Baleias apresentavam características da fase A, a rede urbana do turismo da “Baía de Todos os Santos”, apresentava características que se assemelhavam à fase B do desenvolvimento turístico litorâneo. Essa fase é também chamada de “ Hipertrofia do Centro Turístico Principal”. O elemento que caracteriza essa fase é o desenvolvimento de um centro turístico principal. Foi possível identificar que, em 1970, boa parte da infra-estrutura turística do litoral da Bahia se concentrava no Centro Turístico Principal de Salvador (155). Quando as infra-estruturas não se encontram suficientemente

distribuídas por uma região econômica, a maior parte da dinâmica econômica regional tende a se concentrar em um ponto melhor estruturado. Esse é o caso de Salvador (155). A concentração econômica torna o funcionamento da atividade econômica do turismo mais viável, pois permite com que o único centro existente concentre toda a infra-estrutura necessária à realização do mesmo. Assim, esse único centro passa a usufruir de melhores condições para competir nos mercados de turismo nacionais e internacionais (RODRIGUES, 2008).

A concentração das atividades turísticas em um único núcleo tem como resultado o processo de hipertrofização de um grande centro regional do turismo. Embora o supercrescimento de um centro regional favoreça a prática do turismo, esse processo é nocivo para a formação do equilíbrio espacial da rede urbana do turismo. A exacerbada concentração da infra-estrutura em um grande centro regional desfavorece o desenvolvimento dos pequenos centros, fazendo com que os mesmos sejam excluídos do circuito de trocas do turismo (FIG. 55)(VOLUME II).

Em uma rede urbana do turismo que vivencia a fase de “hipertrofização do centro turístico principal” não existem condições para a formação de centros de importância intermediária, como é o caso dos centros regionais. A exacerbada concentração desfavorece a formação de centros intermediários. Esses centros intermediários poderiam fazer a interação entre o “Grande Centro Regional” e os “Centros Locais” mas, no entanto, eles desfalcam a rede urbana do turismo. Logo, a estrutura da rede urbana do turismo se torna incompleta (FIG. 55)(VOLUME II).

A fase de desenvolvimento da rede urbana do turismo denominada “Hipertrofização do centro turístico principal” é considerada como uma fase embrionária do processo de desenvolvimento da rede urbana do turismo. A década de 1970 foi marcada pelas fases embrionárias de desenvolvimento da rede urbana do turismo. Foi possível identificar que, em 1970 a rede urbana do turismo do litoral da Bahia vivenciou as seguintes fases: “Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística” e “Hipertrofia do grande centro regional”. A classificação das redes urbanas do turismo foi organizada em um quadro (QUADRO 20).

Se em 1970 a rede urbana do turismo do litoral da Bahia vivenciou fases embrionárias de desenvolvimento, nas décadas seguintes essa condição não se manteve. Houve um processo de amadurecimento da rede urbana do turismo do litoral da Bahia entre as décadas de 1980 a 2000. Esse processo tornou o sistema urbano baiano um

organismo mais complexo. O item a seguir irá detalhar o processo de evolução ocorrido até o ano de 1980.

7.4.2 Década de 1980

Na década de 1980 foi possível observar que houve uma expansão da rede urbana do turismo em toda a área de estudos. Durante o ano de 1980, a rede urbana do turismo aparentava ser mais extensa do que durante o ano de 1970. A rede urbana do turismo apresentava mais núcleos turísticos em 1980 do que em 1970 (FIGURA X).

Embora a rede urbana do turismo em 1980 tenha apresentado um maior número de núcleos urbanos, isso não significa que a mesma tenha ocupado todos os setores da área de estudos. Vários pontos da área de estudos permaneceram vazios em 1980. Este é o caso da porção oeste das regiões turísticas Costa do Dendê e Costa do Descobrimento (FIG. 56)(VOLUME II).

Outro aspecto marcante na década de 1980 é que, durante esse período, um grande número de Localidades Complementares e Centros Locais surgiram ao longo de toda a área de estudos. Os sistemas urbanos da Costa das Baleias e da Costa do Dendê eram formados basicamente por esses tipos de núcleos. Isso indica que essas regiões turísticas eram ocupadas por centros turísticos bastante frágeis do ponto de vista estrutural (FIG. 56)(VOLUME II).

Em 1980, as redes urbanas da Costa das Baleias e da Costa do Dendê apresentavam características que remetiam a fase “Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística” (QUADRO 20). Foi possível observar que, durante essa fase, vários núcleos urbanos com pouca infra-estrutura exerciam um turismo local. Durante esta fase, nenhum dos núcleos da Costa das Baleias ou da Costa do Dendê se destacavam estruturalmente. Também não existiam ligações viárias entre os núcleos (FIG. 56)(VOLUME II).

Ainda que as redes urbanas das regiões turísticas Costa das Baleias e da Costa do Dendê tivessem mantido em 1980 um desenvolvimento embrionário, outros setores da área de estudos se desenvolveram durante o mesmo período. Outras regiões turísticas evoluíram ao ponto de conseguirem atingir fases mais avançadas de desenvolvimento turístico (FIG. 56)(VOLUME II).

Em 1980, houve o desenvolvimento da rede urbana do turismo nas regiões turísticas Costa do Descobrimento, Costa do Cacau e Baía de Todos os Santos. Os elementos que caracterizam a fase denominada “interconexão regional e a formação dos portões de entrada regionais” puderam ser identificados de forma precisa nessas regiões turísticas (FIG. 56)(VOLUME II).

Em 1980, ocorreu o início do processo de expansão do turismo da Capital Salvador (155) em direção às áreas periféricas. Os eixos de transporte passaram a induzir a atividade turística na região de destino. A extensão da malha viária do centro em direção às periferias possibilitou o início de um processo de expansão do turismo do grande centro regional de Salvador (155) às zonas periféricas do litoral baiano (FIG. 56)(VOLUME II).

Quando o turismo se expandiu das áreas centrais às zonas periféricas, surgiu uma rede urbana formada pelos núcleos regionais de Porto Seguro (42) e Ilhéus (64) (FIG. 56)(VOLUME II).

Não é possível deixar de destacar o papel que Porto Seguro (42) e Ilhéus (64) desempenhavam na rede urbana do turismo em 1980. Em 1980, esses centros foram classificados na condição de Centros Regionais. Por serem centros regionais, esses núcleos passaram a reger a vida das regiões turísticas Costa do Descobrimento e Costa do Cacau respectivamente. Um dos fatores que promoveram Porto Seguro (42) e Ilhéus (64) a Centros Regionais foi a interligação dos mesmos à BR 101 (FIG. 56)(VOLUME II).

A década de 1980 foi marcada pela integração do litoral da Bahia pela BR 101. Foi nessa fase em que ocorreu a interconexão regional e a formação dos portões de entrada regionais na maior parte da área de estudos. Durante a década de 1980, Porto Seguro (42) e Ilhéus (64) foram interligados à BR 101. Ambos os núcleos foram interligados à BR 101 pelas rodovias secundárias de acesso ao litoral BR 367 e BR 415. Essa interligação conferiu a Porto Seguro (42) e Ilhéus (64) a condição de portões de entrada regionais (FIG. 56)(VOLUME II).

É possível inferir que o turismo estimulou o desenvolvimento de núcleos urbanos nessas regiões turísticas. O turismo, ao se desenvolver nas zonas periféricas, se concentrou nos núcleos que, historicamente, tiveram maior importância regional (BARROS 2002). Este é o caso de Porto Seguro (42) e Ilhéus (42) que, ao longo da história, foram dois dos principais centros comerciais do litoral da Bahia (MELLO E SILVA, 1989) (FIG. 56)(VOLUME II).

O processo de difusão espacial do fenômeno turístico envolveu primeiramente as cidades de Porto Seguro (42) e Ilhéus (64). Esses núcleos foram os pioneiros a aderirem as novidades trazidas pelo turismo. Por esse motivo, esses núcleos foram os primeiros a sofrerem as transformações da atividade turística. Eles se anteciparam em relação às demais localidades das regiões turísticas Costa do Descobrimento e Costa do Cacau (FIG. 56)(VOLUME II).

Contudo, é possível inferir que as regiões turísticas Costa do Descobrimento, Costa do Cacau e Baía de Todos os Santos vivenciaram em 1980 elementos que caracterizam a fase “Interconexão regional e formação dos portões de entrada regionais” e a fase “Consolidação dos Centros Regionais” (QUADRO 20). Houve um progresso considerável da rede urbana do turismo na década de 1980 em relação a 1970.

Em 1980, vários elementos que caracterizam a fase de desenvolvimento “Extensão Lateral/ Formação dos sub-eixos” foram identificados na área de estudos. Foi em 1980 em que a Costa dos Coqueiros passou a apresentar elementos da fase denominada “Extensão Lateral/ Formação dos sub-eixos”. O processo de “extensão lateral” na Costa dos Coqueiros está relacionado com o processo de implementação da rodovia BA 099 (Estrada do Coco) (FIG. 56)(VOLUME II).

Em 1980 foi possível identificar que a construção da BA 099 interligou parte do litoral norte da Bahia ao centro principal de Salvador (155). Houve, portanto, uma extensão lateral das vias de transporte na região turística Costa dos Coqueiros. A extensão lateral é uma das principais características da fase de desenvolvimento intitulada “Extensão lateral/ Formação dos sub-eixos”. Contudo, foi possível inferir que a rede urbana da Costa dos Coqueiros vivenciou a fase de desenvolvimento “Extensão lateral/ Formação dos sub-eixos” na década de 1990 (QUADRO 20).

O processo de extensão lateral também pôde ser observado nas regiões turísticas Costa do Descobrimento e Baía de Todos os Santos. No entanto, esse processo ocorreu de forma embrionária. Na Costa do Descobrimento, a pavimentação da BR 367 interligou o Centro Regional de Porto Seguro (42) à cidade de Santa Cruz Cabrália (44). Já no interior da Baía de todos os Santos, houve a implementação da BA 001. Essa rodovia interligou os núcleos turísticos do litoral da Ilha de Itaparica à capital Salvador (155) (FIG. 56)(VOLUME II).

Embora a etapa de extensão lateral tenha se iniciado timidamente em algumas das regiões turísticas do litoral da Bahia na década de 1980, ela somente se consolidou

em toda a área de estudos na década de 1990. Os processos característicos da “extensão lateral” serão detalhados na década de 1990.

7.4.3 Década de 1990

O elemento que marcou o processo de desenvolvimento da rede urbana do turismo durante década de 1990 foi a extensão das rodovias a partir dos centros regionais. Essas rodovias passaram a interligar os centros regionais às periferias turísticas. Esse fenômeno ocorreu nas regiões de planejamento turístico Costa dos Coqueiros, Baía de Todos os Santos, Costa do Dendê, Costa do Cacau, Costa do Descobrimento e Costa das Baleias.

Em 1990, foi possível observar a implementação da BA 099 e da Linha Verde na Costa dos Coqueiros. Dessa forma, todo o litoral dessa região turística foi interligado. A construção desses corredores viários possibilitou a formação de um eixo de desenvolvimento turístico litorâneo que interligou os núcleos Lauro de Freitas (169), Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Arembépe(176), Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca(197), Praia do Forte (196), Imbassaí(210), Costa do Sauípe(211), Subaúma (218), Baixio (219), Barra do Itariri (222), Sítio do Conde (226), Poças (229) e Mangue Seco (242) (FIG. 57)(VOLUME II).

Na Costa do Dendê, o processo de extensão lateral também esteve presente. A implementação da BA 001 nessa região turística integrou o Centro regional de Valença (132), aos núcleos de Cairu (120), Taperoá (118), Itiúba (117), Ituberá (108), Pescaria (106) e Igrapiúna (102). Esse eixo viário não se situava na orla costeira, mas sim, em uma área localizada a meia distância entre o litoral e o interior do continente (FIG. 57)(VOLUME II).

Na Costa do Cacau a BA 001 integrou o Centro regional de Ilhéus (64) à Olivença (58), Una (53), Comandatuba (52), e Canavieiras (48). Todos esses núcleos se situavam no litoral sul da Costa do Cacau (FIG. 57)(VOLUME II).

Em 1990, a BR 367 interligou ainda que parcialmente o litoral da Costa do Descobrimento. A BR 367 interligava o centro regional de Porto Seguro (42) ao centro local de Santa Cruz Cabralia (44). Deste modo, a BR 367 passou a formar um eixo viário de desenvolvimento turístico (FIG. 57)(VOLUME II).

Na Costa das Baleias, o Governo da Bahia implementou a BA 001 entre o centro regional Prado (30) e o centro local Mucuri (4). A partir de 1990, a BA 001 integrou os núcleos do litoral sul da Costa das Baleias. Deste modo, essa rodovia formou um eixo de desenvolvimento turístico (FIG. 57)(VOLUME II).

A extensão lateral das vias de transporte marcou o desenvolvimento da rede urbana do turismo do litoral da Bahia em 1990. As novas vias interconectaram os núcleos litorâneos em todas as regiões turísticas do litoral da Bahia. A extensão lateral é a principal característica da fase de desenvolvimento “Extensão lateral/formação dos sub-eixos” (FIG. 57)(VOLUME II).

Em 1990, cada uma das redes urbanas do turismo presentes em cada uma das regiões de planejamento podiam ser classificadas na fase de desenvolvimento denominada “Extensão lateral/formação dos sub-eixos”. O quadro 20 apresenta as fases de desenvolvimento de cada uma das regiões de planejamento turístico do PRODETUR (QUADRO 20).

Foi possível observar que, durante a década de 1990, ocorreu o embrião de alguns dos elementos característicos da última fase de desenvolvimento da rede urbana do turismo. Essa fase é denominada de “Maturidade da rede urbana do turismo/hierarquização”. A hierarquização dos núcleos pôde ser observada tanto na Costa do Descobrimento quanto na Costa das Baleias (FIG. 57)(VOLUME II).

Embora o processo de hierarquização dos núcleos do litoral da Bahia tenha se iniciado na década de 1990, ele somente se consolidou ao longo da década de 2000. O próximo item irá detalhar o processo de hierarquização ocorrido durante esse período.

7.4.4 Década de 2000

Na década de 2000 ocorreu o desenvolvimento de uma rede completa de núcleos turísticos no litoral da Bahia. Foi possível identificar que, em cada uma das regiões de planejamento turísticas do PRODETUR-BA, as categorias de Centros Regionais, Centros Locais e Localidades Complementares estiveram presentes. Logo, cada uma das regiões de planejamento turísticas do PRODETUR-BA dispunham de quase todas as categorias de centros turísticos. As regiões turísticas do litoral da Bahia passaram a reunir em seu interior uma rede completa de núcleos turísticos (FIG. 58)(VOLUME II).

O processo de formação de uma rede urbana do turismo se inicia pelo seu mais importante componente. Dentre todos os núcleos integrantes de uma rede urbana do

turismo, o mais importante é o Grande Centro Regional. O núcleo que reunia a maior infra-estrutura de toda a rede urbana do turismo em 2000 era o Grande Centro Regional de Salvador (155) (FIG. 58)(VOLUME II).

As diversas transformações ocorridas com a estrutura da rede urbana do turismo ao longo das décadas de 1970,1980, 1990 e 2000 não tiraram de Salvador (155) a condição de Grande Centro Regional da área de estudos. Esse centro se manteve durante todas as décadas como o mais estruturado núcleo da área de estudos (FIG. 58)(VOLUME II).

Em 2000, Salvador (155) liderava o sistema urbano da Baía de Todos os Santos. Não existiam centros regionais na Baía de Todos os Santos em condições estruturais que os permitissem rivalizar com Salvador. Quando um grande centro metropolitano como Salvador (155) domina uma determinada região, seu poder estrutural é tão grande que acaba por inibir em suas imediações o desenvolvimento de outros centros de importância regional. Salvador (155) acabou por centralizar toda e qualquer atividade econômica que estivesse ocorrendo no interior da região turística Baía de Todos os Santos. Nesse contexto, a capital baiana estabelecia relações diretas com os pequenos centros urbanos, e não permitia com que esses mesmos centros interagissem com os centros de importância intermediária. Neste caso, Salvador (155) inibiu o desenvolvimento de outros centros concorrentes (FIG. 58)(VOLUME II).

Além do Grande Centro Regional, outros núcleos alcançaram uma posição de destaque na estrutura da rede urbana do turismo em 2000. Esse é o caso dos centros regionais. Na década de 2000, os centros regionais se consolidaram como os principais núcleos da escala regional. Os diversos centros regionais existentes na área de estudos passaram a reger a vida das regiões de planejamento turístico do PRODETUR-BA (FIG. 58)(VOLUME II).

Na Costa dos Coqueiros os núcleos Lauro de Freitas (169), Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca (197) e Praia do Forte (196) se transformaram em centros regionais. Esses núcleos formaram um tripólo urbano. Esse tripólo urbano passou a reger a região Costa dos Coqueiros em 2000. Quando existe mais que um centro principal em uma única região, os núcleos passam a se especializar em funções diferenciadas. Deste modo, esses núcleos passam a se complementar no comando de uma determinada região (FIG. 58)(VOLUME II).

Na Costa do Dendê foi possível identificar a formação de um bipólo urbano. Os centros regionais Morro de São Paulo (129) e Valença (132) formavam um bipólo

urbano. Esses centros exerciam influência sobre a região sobre a qual dominavam. Para que pudessem comandar a vida regional da Costa do Dendê, Morro de São Paulo (129) e Valença (132) se especializaram em distintas funções. Enquanto Valença (132) se especializou na prestação de infra-estruturas básicas, Morro de São Paulo (129) se especializou em oferecer infra-estrutura de hospedagem (GV CONSULTS, 2004a) (FIG. 58)(VOLUME II).

Ilhéus (64) e Olivença (58) se consolidaram como os Centros Regionais da Costa do Cacau em 2000. Para que isso ocorresse, ambos os centros tiveram que se especializar em funções distintas. Enquanto Ilhéus (64) se especializou em oferecer infra-estrutura de apoio turístico aos viajantes que ingressavam na Costa do Cacau, Olivença (58) se especializou em acolher o turismo de final de semana (GV CONSULTS, 2004a) (FIG. 58)(VOLUME II).

Se Ilhéus e Olivença polarizaram a região turística Costa do Cacau, essa aglomeração de um ou mais centros regionais também foi comum na Costa do Descobrimento. Foi possível, observar a consolidação de um tripólo urbano na Costa do Descobrimento. O tripólo era formado pelos centros regionais de Porto Seguro (42), Arraial da Ajuda (39) e Santa Cruz Cabralia (44). Enquanto Porto Seguro (42) se especializou na prestação de infra-estrutura básica, Santa Cruz Cabralia (44) e Arraial da Ajuda (39) se especializaram na prestação de serviços de hospedagem (FIG. 58)(VOLUME II).

No interior da região turística Costa das Baleias foi possível identificar um aumento progressivo do número de centros regionais. Se em 1990 somente o núcleo de Prado (30) podia ser considerado como centro regional, em 2000, ele passou a dividir essa condição com Alcobaça (26), e Nova Viçosa (11). Alcobaça (26), e Nova Viçosa (11) alcançaram a condição de centros regionais da Costa das Baleias em 2000 (FIG. 58)(VOLUME II).

Entre os vários elementos que caracterizaram a rede urbana do turismo no litoral da Bahia em 2000, um dos principais foi sua estrutura linear. Em 2000, a rede urbana do turismo passou a ser formada por vários sub-eixos litorâneos (FIG. 58)(VOLUME II).

Em 2000, foi possível identificar eixos de desenvolvimento turístico em cada uma das regiões de planejamento do PRODETUR-BA. Cada eixo litorâneo era formado por núcleos com as mais diversas categorias de desenvolvimento estruturais (FIG. 58)(VOLUME II).

Em 2000, o eixo de desenvolvimento turístico da Costa dos Coqueiros era formado por Lauro de Freitas (169), Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Arembepe (176), Praia do Forte (196), Imbassaí (210), Costa do Sauípe (211), Porto Sauípe (212), Subaúma (218), Baixio (219), Barra do Itariri (222), Sítio do Conde (226), Poças (229) e Costa Azul (237). Dentre esses núcleos, Lauro de Freitas (169), Catu, Busca Vida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Arembepe (176), Praia do Forte (196) eram centros regionais. Costa do Sauípe (211) era centro regional, e os demais núcleos Localidades complementares (FIG. 58)(VOLUME II).

Na Baía de Todos os Santos Salvador (155), Cacha Pregos (140), Berlinque (142), Ponta de Aratuba (144), Tairu (145), Barra Grande (148), Conceição(149), Barra do Pote(151), Coroa(152), Barra do Gil, Penha(157), e Mar Grande, Ilhota, Duro, Gameleira (161) formavam o sub-eixo de desenvolvimento da orla da Ilha de Itaparica. Salvador (155) era o Grande Centro Regional. Em 2000, ele exercia influência sobre os núcleos complementares, Cacha Pregos (140), Berlinque (142), Ponta de Aratuba (144), Tairu (145), Barra Grande (148), Conceição(149), Barra do Pote(151), Coroa(152), Barra do Gil, Penha(157), e Mar Grande, Ilhota, Duro, Gameleira (161) (FIG. 58)(VOLUME II).

Na Costa do Dendê, Morro de São Paulo (129), Valença (132), Gamboa (128), Garapuí (121), Velha Boipeba(115), São Sebastião(111), Cajaíba (91), Tanque(87) e Saquiaíra (86) formavam um eixo litorâneo de desenvolvimento turístico. Morro de São Paulo (129) e Valença (132) eram os centros regionais. Gamboa (128), Garapuí (121), Velha Boipeba(115), São Sebastião(111), Cajaíba (91), Tanque(87) e Saquiaíra (86) eram localidades complementares (FIG. 58)(VOLUME II).

Ilhéus (64), Olivença (58), Itacaré (77), Canavieiras (48), Serra Grande (74), Ponta do Ramo (71), Santo Antônio (57) e Comandatuba (52) formavam o eixo de desenvolvimento turístico da Costa do Cacau. Dentre esses núcleos, Ilhéus (64) e Olivença (58) eram os centros regionais. Itacaré (77) e Canavieiras (48) eram os centros locais. Já Serra Grande (74), Ponta do Ramo (71), Santo Antônio (57) e Comandatuba (52) eram as localidades complementares (FIG. 58)(VOLUME II).

Porto Seguro (42), Santa Cruz Cabralia (44), Belmonte (46), Santo André (45), Trancoso (38) e Caraíva (37) formavam o eixo de desenvolvimento turístico da Costa do Descobrimento em 2000. Porto Seguro (42), Santa Cruz Cabralia (44) e Arraial da Ajuda (39) eram os centros regionais. Belmonte (46) era Centro Local. Já Santo André

(45), Trancoso (38) e Caraíva (37) eram localidades complementares (FIG. 58)(VOLUME II).

Prado (30), Alcobaça (26), e Nova Viçosa (11) Mucuri (4) e Caravelas (20) Corumbau (36), Cumuruxatiba (33), Barra de Caravelas (19), Barra Velha(13) e Porto da Tiririca (5) formavam o eixo de desenvolvimento turístico da Costa das Baleias (FIG. 58)(VOLUME II).

Prado (30), Alcobaça (26), Nova Viçosa (11) eram os centros regionais. Mucuri (4) e Caravelas (20) Prado (30), Alcobaça (26), Nova Viçosa (11) eram os centros regionais. Já Corumbau (36), Cumuruxatiba (33), Barra de Caravelas (19), Barra Velha(13) e Porto da Tiririca (5) eram as localidades Complementares (FIG. 58)(VOLUME II).

Foi possível observar que, em cada um dos eixos de desenvolvimento, existia uma nítida hierarquia entre os centros melhor e pior classificados para o turismo. Os núcleos com as mais elevadas classificações situavam-se em geral nas zonas centrais melhor servidas de infra-estrutura viária. Já os núcleos que possuíam níveis de classificação estruturais inferiores se situavam nas zonas periféricas das regiões de planejamento turístico (FIG. 58)(VOLUME II).

As características encontradas no interior das redes urbanas do turismo de cada uma das regiões de planejamento turístico do PRODETUR foram a formação de uma rede completa de núcleos, a formação de sub-eixos de desenvolvimento turístico e a hierarquização dos núcleos (FIG. 58)(VOLUME II).

A análise das características da estrutura da rede urbana do turismo permitiu concluir que, em 2000, cada uma das regiões turísticas poderia ser classificada na fase de desenvolvimento denominada “Maturidade da rede urbana do turismo/Hierarquização”. Os resultados da classificação foram organizados em um quadro (QUADRO 20).

QUADRO 20
Classificação das fases de desenvolvimento do litoral da Bahia

Região turística	Fase de desenvolvimento			
	1970	1980	1990	2000
Costa dos Coqueiros	Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística	Extensão Lateral/ Formação dos sub-eixos Interconexão regional e a formação dos portões de entrada regionais	Extensão Lateral/ Formação dos sub-eixos	Maturidade da rede urbana do turismo/Hierarquização
Baía de Todos os Santos	Hipertrofia do grande centro regional		Extensão Lateral/ Formação dos sub-eixos	Maturidade da rede urbana do turismo/Hierarquização
Costa do Dendê	Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística	Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística Interconexão regional e a formação dos portões de entrada regionais	Extensão Lateral/ Formação dos sub-eixos	Maturidade da rede urbana do turismo/Hierarquização
Costa do Cacau	Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística	Interconexão regional e a formação dos portões de entrada regionais	Extensão Lateral/ Formação dos sub-eixos	Maturidade da rede urbana do turismo/Hierarquização
Costa do Descobrimento	Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística	Interconexão regional e a formação dos portões de entrada regionais	Extensão Lateral/ Formação dos sub-eixos	Maturidade da rede urbana do turismo/Hierarquização
Costa das Baleias	Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística	Centros pouco diferenciados e inexpressiva atividade turística	Extensão Lateral/ Formação dos sub-eixos	Maturidade da rede urbana do turismo/Hierarquização

Fonte: Éder Romagna Rodrigues

A análise do mapeamento da rede urbana do turismo serviu para que o presente trabalho alcançasse algumas conclusões. A primeira conclusão foi que o processo de evolução da rede urbana do turismo do litoral da Bahia foi marcado pela expansão da rede de núcleos. Ao longo das décadas de 1970, 1980, 1990 e 2000 houve um crescimento geral do número de Localidades Complementares, Centros Locais e Centros Regionais na área de estudos.

A identificação do processo de evolução da rede urbana do turismo do litoral baiano foi a principal constatação deste trabalho. Ela se ampara em um processo de

expansão e adensamento da rede de núcleos do litoral baiano. No entanto, outras inúmeras constatações também puderam ser realizadas a partir dos resultados do trabalho. O próximo item irá realizar as considerações finais do estudo.

7.5 Considerações finais

Ao longo do trabalho foi possível lidar com as categorias espaciais que estão direta ou indiretamente relacionadas ao desenvolvimento do turismo. Foi possível identificar o quanto o espaço é importante para se pensar as práticas de planejamento do turismo.

O planejamento em bases territoriais tem sido uma das ferramentas mais aplicadas na gestão pública contemporânea. Uma das estratégias mais comumente adotadas no planejamento territorial é o desenvolvimento de regiões de planejamento (RIBEIRO, 2004).

O processo de criação de regiões de planejamento demanda estudos aprofundados sobre os elementos que estruturam as regiões. Entre esses estudos, é necessário se conhecer as estruturas espaciais sobre as quais as regiões se fundamentam. Entre os trabalhos que visam compreender a estrutura interna das regiões figuram os estudos sobre redes urbanas.

O estudo sobre redes urbanas pode servir de base para se compreender melhor os organismos regionais. As redes urbanas têm sido pensadas no planejamento regional, uma vez que são as bases estruturadoras das regiões. O mesmo pensamento poderia ser válido para as redes urbanas do turismo. Afinal, são elas que estruturam o espaço turístico. Apesar das redes urbanas do turismo serem as bases sobre as quais as regiões turísticas se estruturam, elas não são utilizadas como base para se pensar o planejamento territorial.

Dentre os estudos que existem sobre redes e sistemas não é possível encontrar nos mesmos trabalhos que sistematizem o conceito das redes urbanas do turismo. Os núcleos urbanos que sediam atividades do turismo não são reconhecidos no universo acadêmico como redes urbanas. Essa concepção equivocada sobre as redes urbanas não condiz com a realidade, uma vez que existem no mundo diversos casos de surgimento e desenvolvimento de redes urbanas do turismo.

Um exemplo de como a atividade turística pode contribuir para a formação de redes urbanas é o surgimento recente de redes urbanas do turismo no litoral baiano. A expansão do turismo de massa no litoral baiano pode ter desencadeado o surgimento de redes urbanas especializadas na função turística.

É possível que o processo de desenvolvimento das redes urbanas do turismo no litoral do estado da Bahia tenha se iniciado a partir de sua capital Salvador (155). Posteriormente, ele se estendeu às desabitadas zonas periféricas existentes no estado (MELLO E SILVA & SILVA, 2008). Teria o processo de expansão espacial do turismo no litoral da Bahia contribuído para a origem e desenvolvimento de uma rede urbana especializada na função turística?

O objetivo do trabalho foi de compreender de que modo o advento do turismo no litoral da Bahia após 1970, contribuiu para a expansão e complexificação da rede de núcleos urbanos que até então existia e que, historicamente, esteve associada às atividades econômicas agrário-exportadoras.

O segundo objetivo é identificar quais são as características específicas da rede urbana do turismo na Bahia e, em que medida essas características se diferenciam das redes urbanas tradicionais. Uma das características a serem identificadas no estudo é o modo como os núcleos urbanos se estruturam e se especializam para desempenharem funções turísticas.

O terceiro objetivo é desvendar de que forma a rede de 243 núcleos do litoral baiano, pertencentes a 43 municípios litorâneos do estado da Bahia encontra-se estruturada e especializada para desempenhar funções de prestação de serviços turísticos com base em informações referentes aos anos de 1970, 1980, 1990 e 2000.

Este estudo envolveu vários procedimentos metodológicos entre a obtenção de dados das infra-estruturas turísticas com os órgãos competentes e documentos oficiais, mapeamento da malha viária, desenvolvimento de equações que estabelecessem o índice de função turística e o índice de centralidade turística e o desenvolvimento e mapeamento de classes que representassem a hierarquia dos núcleos turísticos.

Os principais resultados apontam que o turismo de massa foi o principal responsável pela formação de uma rede urbana de núcleos especializados na função turística no litoral da Bahia. Esse processo ocorreu no período compreendido entre as décadas de 1970 a 2000.

A formação da rede urbana do turismo está diretamente relacionada ao processo de desenvolvimento da economia dos núcleos litorâneos do estado da Bahia no período

posterior à década de 1970. O turismo dinamizou a economia dos núcleos urbanos do litoral da Bahia entre as décadas de 1970 e 2000. A partir do advento do turismo, essa atividade passou a acontecer em pequenos núcleos formados por vilas de pescadores e pequenos centros portuários. A atividade econômica do turismo contribuiu para a formação de uma série de núcleos nas zonas periféricas do litoral da Bahia. Vilas de pescadores e pequenos núcleos portuários se transformaram em núcleos turísticos.

Apesar da rede urbana do turismo ter surgido em uma vasta região periférica do estado da Bahia que caracterizava-se pelo isolamento e baixa ocupação populacional, essa região já apresentava uma estrutura urbana formada por núcleos urbanos edificados desde o período colonial. Com o advento da atividade turística no litoral baiano, a rede urbana do turismo se apropriou da estrutura urbana que até então já existia.

Não é possível desconsiderar as contribuições dadas à rede urbana do turismo pelo sistema urbano que a precedeu. Ao surgir no litoral baiano, a rede urbana do turismo transformou a estrutura do sistema urbano que até então existia. Isso a fez herdar inúmeras características da rede urbana colonial.

Uma das características que a rede urbana do turismo herdou do sistema urbano colonial foi a centralização exacerbada das infra-estruturas em Salvador (155). Ao longo das décadas de 1970, 1980, 1990 e 2000 Salvador (155) se consolidou como o centro turístico principal por reunir uma quantidade de equipamentos de infra-estrutura básica e turística que o diferenciava em relação aos demais núcleos urbanos do litoral baiano. Essa exacerbada centralização estrutural no litoral baiano não se originou a partir do advento e desenvolvimento da atividade turística em 1970. Ela se originou em períodos remotos. A centralização estrutural do litoral baiano é datada do período colonial.

Durante o período colonial houve o início de um processo de centralização das atividades econômicas e políticas na cidade de Salvador (155). A elevada centralização política e econômica em poucos núcleos urbanos era parte da política colonial portuguesa. Logo, a centralização política e econômica é uma característica que vem acompanhando a formação do sistema urbano baiano desde suas origens (MELLO E SILVA, LEÃO, SILVA; 1989).

O fato da rede urbana do turismo ter herdado elementos da rede urbana que a precedeu não significa que a mesma tenha reproduzido todas as suas características. A atividade turística transformou inúmeras das características da rede urbana colonial. Ao transformar a rede colonial, ela substituiu a mesma por um sistema urbano com características ímpares. A rede urbana do turismo não só se diferencia em relação à rede

urbana colonial, mas também se diferencia em relação às redes urbanas especializadas em atividades ligadas à indústria ou à agricultura.

As primeiras características que diferenciam a rede urbana do turismo das demais redes urbanas estão relacionadas às diferenças encontradas em sua dinâmica espacial. Um exemplo das diferenças encontradas entre a dinâmica da rede urbana do turismo e a dinâmica das demais redes urbanas é o processo de expansão espacial das mesmas.

Em geral, o processo de expansão das redes urbanas coloniais se dá a partir dos principais centros litorâneos (MELLO E SILVA, LEÃO, SILVA; 1989). A expansão das redes urbanas coloniais atende unicamente as áreas de exploração econômica e, por isso, caracteriza-se por ser intensamente centralizada em poucos núcleos urbanos. A realidade das redes urbanas nas áreas industriais também não é diferente. O processo de expansão das redes urbanas da indústria também tende a se concentrar em poucos núcleos melhor servidos de infra-estrutura, matérias-prima e mão de obra (CRISTALLER, 1966). Já o processo de expansão da rede urbana do turismo se diferencia das demais redes urbanas citadas.

O processo de expansão da rede urbana do turismo, ao contrário das redes urbanas especializadas nas atividades coloniais ou da indústria, busca se realizar em áreas pouco habitadas e locais recônditos, onde a possibilidade de se encontrar recursos paisagísticos é maior (CHRISTALLER, 1963). O turismo, longe de se expandir nos principais centros urbanos como faz a indústria, procura se desenvolver nas regiões periféricas.

Ao longo das décadas de 1970,1980,1990 e 2000 a rede urbana do turismo do litoral da Bahia se expandiu da cidade de Salvador (155) às zonas periféricas do litoral do estado (MELLO E SILVA, 1997). Além de apresentar uma tendência de expansão que vai dos centros em direção às periferias, a rede urbana do turismo resguarda outras características que a diferenciam em relação às redes urbanas convencionais.

Outra característica que diferencia a rede urbana do turismo das redes urbanas da indústria ou do comércio é sua elevada dependência em relação às vias de transporte. Enquanto nas redes urbanas convencionais as redes viárias são construídas a partir do desenvolvimento dos núcleos urbanos, como forma de se atender suas demandas por infra-estrutura viária, na rede urbana do turismo as infra-estruturas viárias são pré-condições para o seu desenvolvimento. As redes urbanas do turismo dependem da

existência de infra-estruturas viárias para se desenvolverem em um grau superior que as redes urbanas especializadas em atividades econômicas tradicionais.

As infra-estruturas viárias possuem uma elevada importância para a formação das redes urbanas do turismo em virtude do papel que representam para o desenvolvimento do turismo. As redes de transporte são condições indispensáveis para que os turistas possam ter acesso, e também para que esses turistas possam se deslocar no interior das regiões de destino turísticas.

A importância das vias de transporte para o desenvolvimento das redes urbanas do turismo também está diretamente relacionada ao seu papel para a expansão das redes urbanas do turismo. O processo de expansão da rede urbana do turismo depende diretamente das redes de transporte. São os corredores de transporte que possibilitam com que as redes urbanas do turismo se expandam.

Os principais resultados relativos ao eixo de discussão sobre os eixos de transporte indicam que foram as infra-estruturas viárias que criaram as condições para que a rede urbana do turismo se expandisse das imediações da capital Salvador (155) para as periferias situadas no interior do estado.

Foi através do processo de criação dos eixos viários em que a expansão do turismo aconteceu. A integração viária possibilitou com que o turismo se desenvolvesse nos núcleos litorâneos. A primeira medida concernente ao processo de expansão da malha viária foi a interligação dos núcleos urbanos que se encontravam no litoral baiano. O processo de expansão da malha viária integrou em primeiro lugar os principais núcleos urbanos regionais que se encontravam isolados. Em segundo lugar, a rede viária foi responsável por integrar os centros regionais às regiões periféricas no interior das sub-regiões de planejamento turístico.

O processo de integração viária do litoral baiano se deu através da construção progressiva de vias de transporte. Essas vias foram classificadas de acordo com as funções que desempenham em três tipologias dentre as quais: “Grande eixo longitudinal”, “Rodovias de acesso” e “Sub-eixos de desenvolvimento turístico”.

O processo de construção de infra-estruturas viárias no litoral da Bahia criou as bases para que novos núcleos turísticos surgissem e se desenvolvessem ao longo das mesmas. Com a integração viária, os núcleos turísticos passaram a se formar na orla marítima e se concentrar ao longo das vias de transporte. A partir dos eixos viários, surgiu uma extensa rede de núcleos cujas economias se encontram vinculadas ao turismo.

A integração viária possibilitou com que os núcleos litorâneos passassem a interagir entre si, criando as bases necessárias para que surgisse uma rede urbana especializada na atividade turística. Esse trabalho buscou analisar o grau de especialização dos núcleos turísticos da área de estudos.

Os principais resultados relativos ao eixo de discussão sobre funções apontam que os núcleos com maior função turística concentram-se na porção litorânea das regiões de planejamento turístico e nas zonas periféricas. Além disso, foi identificada ao longo do litoral uma diversidade de núcleos com os mais diversos níveis de especialização funcional para a atividade turística. Ao longo da orla litorânea, existiam núcleos com grande nível de especialização para o turismo, e núcleos com baixo nível de especialização para o turismo. Tamanha disparidade obrigou os mesmos a relacionarem entre si para que pudessem desempenhar atividades turísticas. Logo, os núcleos que integram as redes urbanas do turismo necessitam se relacionar em rede para que possam desempenhar atividades turísticas.

Os principais resultados da análise estrutural apontam que ao longo das décadas de estudo houve um processo de expansão das infra-estruturas básica e turística no litoral da Bahia. Foi possível observar que ao longo das décadas de 1970, 1980, 1990 e 2000 uma quantidade crescente de núcleos passou a apresentar infra-estruturas básicas e turísticas.

É possível inferir a partir de observações dos mapas que entre 1970 e 2000 o litoral da Bahia testemunhou o surgimento e a expansão de uma rede urbana especializada na atividade turística. Ao longo de seu processo de evolução, a rede urbana do turismo do litoral baiano foi progressivamente se expandindo e se complexificando. De uma estrutura frágil e incompleta, a rede urbana do litoral baiano foi sendo progressivamente transformada em um organismo denso e complexo.

A atividade econômica do turismo fez insurgir uma série de núcleos nas zonas periféricas do litoral da Bahia. Com o decorrer das décadas, a maior parte dos núcleos litorâneos passaram a agregar infra-estruturas básicas e turísticas. Deste modo, eles foram se tornando cada vez mais capazes para desempenhar atividades econômicas relacionadas ao turismo e ao lazer.

Ao longo das décadas, alguns núcleos passaram a concentrar substantivas quantidades de infra-estruturas em seus domínios. A concentração de infra-estruturas fez com que os mesmos passassem a se destacar na rede urbana do turismo. Ao

atingirem níveis elevados de estruturação, esses núcleos passaram a ser importantes centros para as regiões nas quais se encontravam inseridos.

Se a princípio, o litoral baiano era formado por uma rede de incontáveis núcleos de pouca estrutura, com o decorrer das décadas, foram se formando núcleos de importância regional. A atividade econômica do turismo contribuiu para o desenvolvimento de uma rede de núcleos de importância regional no litoral baiano. Com o decorrer das décadas, esses centros regionais passaram a interagir com núcleos de menor importância estrutural. As redes urbanas do turismo passaram a apresentar uma vasta gama de núcleos mais e menos estruturados para a atividade turística. Uma rede hierárquica de núcleos tomou forma e passou a estruturar o interior das regiões de planejamento turístico do PRODETUR-BA.

Os núcleos que integram as regiões de planejamento turístico podem ser agrupados em quatro níveis hierárquicos no que tange às dimensões de suas estruturas e capacidades para desempenharem funções turísticas. “Grande Centro Regional”, “Centros Regionais”, “Centros Locais” e “Centros Complementares”.

O topo da hierarquia é ocupado pelo “Grande Centro Regional” Salvador (155), uma cidade com uma vasta gama de equipamentos urbanos que foram desenvolvidos para atenderem suas populações autóctones, mas que também podem servir aos anseios do turismo. Em um patamar inferior da hierarquia, mas não menos importantes figuram os “Centros Regionais” que são núcleos com uma considerável estruturação para o turismo.

Os “Centros Locais” possuem uma pequena quantidade de equipamentos turísticos que os permitem, ao máximo, sustentarem grupos de viajantes que desejam usufruir dos atrativos em suas proximidades.

A maior parte núcleos do litoral da Bahia está classificada pela tipologia de “Centros Complementares” ou núcleos que não possuem condições estruturais suficientes para hospedarem grupos de viajantes.

A rede urbana do litoral da Bahia é um organismo espacial que pode ser subdividido em vários eixos. Ao longo desses eixos podem ser encontrados o “Centro Regional” os “Centros Locais” e os “Centros Complementares”. Os “Centros Regionais” ocupam posições centrais no interior desses eixos, enquanto os “Centros Locais” e “Centros Complementares” se situam nas regiões periféricas. Como resultado dessa distribuição espacial, é possível identificar na rede de núcleos do litoral da Bahia

uma progressão gradual da hierarquia entre núcleos de menor importância estrutural e núcleos de maior importância estrutural.

Tendo por base a análise das infra-estruturas, é possível concluir que o sistema urbano do litoral da Bahia apresentou ao longo das décadas de 1970,1980,1990 e 2000 uma rede formada por núcleos com os mais diversos níveis de estruturação. Se no passado a rede urbana que existia no litoral baiano era limitada, rarefeita e pouco integrada, ao final do período citado ela apresentava indícios de um amadurecimento. Após as transformações que se sucederam ao advento do fenômeno turístico, a rede urbana do turismo se tornou mais densa, mais integrada e complexa que a rede urbana que a precedeu. As características desse novo arranjo espacial podem ser devidamente adaptadas às estratégias de um planejamento territorial para o turismo.

É recomendável que os órgãos de planejamento do Estado da Bahia elaborem um plano de desenvolvimento territorial para o encadeamento do turismo que leve em consideração as características específicas da hierarquia urbana desta rede de núcleos.

A estrutura urbana que se encontra na contemporaneidade no litoral baiano apresenta potenciais efetivos para o desenvolvimento do turismo. Uma forma de gestão que se delineia adequadamente para o litoral baiano é o do desenvolvimento estratégico de suas instâncias urbanas centrais, de forma que as mesmas possam redifundir as suas estruturas turísticas pelas regiões de planejamento turístico do PRODETUR-BA. Nesta teia de núcleos, é facultado aos “Centros Regionais” e ao “Grande Centro Regional” a função de proverem estruturas e suporte às atividades turísticas que estiverem ocorrendo nos “Centros Locais” e, em especial, nos “Centros Complementares”.

Propõe-se aos órgãos diretamente interessados no planejamento das regiões turísticas litorâneas do PRODETUR-BA que elaborem seus planejamentos territoriais com base nas localidades centrais. Estes núcleos que se despontam na estrutura urbana do litoral baiano se encontram difundidos por toda a extensão territorial destas regiões turísticas. Como eles se encontram espalhados por todas as regiões turísticas, eles podem ser referências para quaisquer estratégias de planejamento territoriais.

O “Grande Centro Regional” Salvador (155) é um núcleo cuja infra-estrutura turística extrapola em muito as estruturas encontradas nos demais municípios participantes das regiões de planejamento turístico do PRODETUR-BA. Esta dimensão faculta à Salvador (155) ser um portão de entrada ou um centro que recebe os turistas e que se encarrega de redistribuir os fluxos turísticos por toda a extensão do litoral da Bahia.

A imagem de Salvador (155) como “Grande Centro Regional” e base de referência estrutural para toda o litoral da Bahia merece ser enfatizada. Embora não seja um núcleo vocacionado às atividades do lazer turístico, seus equipamentos podem servir à atividade.

Propõe-se que os institutos de planejamento passem a creditar um papel central aos Centros Regionais para que a rede urbana do turismo do litoral da Bahia se desenvolva de maneira articulada. Em 2000 estes eram os casos dos núcleos de Alcobaca (26), Prado (30), Porto Seguro (42), Ilhéus (64), Valença (132) e Morro de São Paulo (129) entre outros. Apesar destes núcleos não terem a mesma envergadura estrutural do “Grande Centro Regional” Salvador (155), sua infra-estrutura os capacita a exercerem o domínio das atividades turísticas existentes nas regiões de planejamento turístico do PRODETUR-BA.

Será facultado aos “Centros Locais” um papel complementar aos serviços prestados pelo “Grande Centro Regional e Centros Regionais” na rede de relações para o desenvolvimento do turismo no litoral do estado da Bahia. Embora os “Centros Locais” possuam uma capacidade estrutural limitada, os mesmos podem servir de apoio às movimentações de turistas que se dirigem e que, muitas vezes, saturam os centros principais. Os “Centros Locais” possuem o escopo de se especializarem na exploração intensiva de seus atrativos mais próximos, se tornando destinações com uma identidade turística bastante definida.

Propõe-se aos órgãos gestores que virão estabelecer medidas de planejamento para o Litoral da Bahia que os “Centros Complementares”, detentores de pouquíssimas de infra-estruturas relacionadas à atividade turística, passem a desempenhar uma função subalterna no sistema de relações turísticas das regiões de planejamento turísticas do PRODETUR. Esses defasados núcleos se incumbem de oferecer basicamente seus atrativos à cadeia de relações do turismo ficando, portanto, em uma situação de dependência estrutural aos “Centros Regionais”.

A rede de núcleos do litoral da Bahia se configura como um sistema urbano capaz de desenvolver atividades relacionadas ao turismo. Sua diversificada composição urbana e a dispersão espacial dos principais núcleos possibilitam o desenvolvimento de uma cadeia integrada de núcleos mais e menos aptos ao provimento de bens e serviços turísticos. Logo, essa peculiar configuração da estrutura urbana pode ser pensada como critério de implementação de políticas de planejamento regionais.

Se os processos de tomadas de decisões estratégicas do planejamento territorial das regiões turísticas litorâneas do PRODETUR-BA se fundamentarem nos parâmetros de funcionamento da rede urbana existente e de suas sub-regiões subordinadas, tendo em vista a articulação solidária do desenvolvimento, será dado um enorme passo rumo a uma gestão que seja coerente às características do organismo espacial local.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABLAS, Luiz. O “Estudo dos eixos” como instrumento de planejamento regional. In: GONÇALVES, Maria Flora. Et all. *Regiões e Cidades, cidades nas regiões: O desafio urbano-regional*. São Paulo: EDUNESP, ANPUR, 2003 pp.170-186

ABLER, Ronald; ADAMS, John S; GOULD, Peter. *Spatial Organization: The geographer's view of the world*. London: Prentice Hall International, 1971

ALVAREZ, José R. Diaz. *Geografía Del Turismo*. Madrid: Síntesis, 1993. 152p.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. A base física. In: BANCO DO DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE MINAS GERAIS-BDMG. *Minas Gerais do Século XXI*. Belo Horizonte: BDMG, 2002. v.: 2 Reinterpretando o mercado mineiro. P.15-32

_____. *Espaço Urbano*. Texto didático empregado na disciplina Geografia Urbana do Programa de Pós- Graduação em Geografia da PUC-Minas-Tratamento da Informação Espacial. Inédito. Belo Horizonte, 2006 s.n.t

A TARDE. Península de Maraú. *A Tarde*, Salvador, 16, Julho, 2009, Caderno Turismo.

_____. *Programa de desenvolvimento integrado do turismo sustentável da Chapada Diamantina*. Salvador: Sudetur, 2000

BAHIA- SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO- BAHIATURSA
Inventários municipais. Salvador: BAHIATURSA, 1975

_____.
Inventários municipais. Salvador: BAHIATURSA, 1982

_____.
Inventários municipais. Salvador: BAHIATURSA, 1991

BAHIATURSA- EMPRESA DE TURISMO DA BAHIA. *Inventários municipais*. Salvador: BAHIATURSA, 2000

BAHIATURSA; FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS –CPE-BA.
Indicadores básicos do turismo baiano: Informativo gerencial: Movimentação de vôos

e pax's nos aeroportos da Bahia Jan-Dez/1990 Fundação Centro de projetos e Estudos CPE(BA). Bahia: Novas Fronteiras do Turismo. Salvador: Empresa de Turismo da Bahia,1991

BAHIATURSA; SEPLAB; SECRETARIA DE PLANEJAMENTO CIÊNCIA E TECNOLOGIA. Estatísticas de turismo. Salvador: BAHIATURSA,1979

BARRETO, Margarita. *Manual de iniciação ao estudo do turismo*. Campinas: Papirus,1995

BARROS, Nilson Cortez Crocia. Análise regional e destinações turísticas: possibilidades teóricas e situações empíricas em Geografia do Turismo. *Turismo Visão e Ação* ano 4 n11 p9-32. 2002

_____. *Manual de Geografia do Turismo: Meio Ambiente, Cultura e Paisagens*. Recife: EdUFPE,1998

BENI, Mário Carlos. *Análise estrutural do turismo*. São Paulo: Editora SENAC, 2007

BERRY, Brian. *The Geography of Market Centers and Retail*. New Jersey: Englewood cliffs,1971

BIAGINI, E. *Proposte per uma classificazione dei centri turistici su basi funzionali La gerarchia Dell Itália setentrionale in Quaderni Dell*. Snt. Università di Trieste no 3, 1986

BIVICIENDAS PASSEIOS. Agência de viagens Biviciendas Passeios-Madrid-Espanha <http://bicivendaspasseios.blogspot.com> Acesso em maio 2011.

BOULLÓN, Roberto C. *Los Municipios Turísticos*. México DF: Trillas, 1999.

_____. *Planejamento do Espaço Turístico*. Bauru:EDUSC,2002.

BRANDÃO, Hudson. Circuito Turístico: Um Conceito Inovador. *Estado de Minas. Turismo: Grandes Veredas*. Edição especial. Set. Belo Horizonte: Diários Associados, 2001. p.1-1.

BUTLER, Richard. W. The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *Canadian Geographer*, XXIV, 1, s.n.t. 1980

CALABUIG, Lordi; MINISTRAL, Marta. *Manual de Geografia Turística de España*. Madrid: Ed. Síntesis, 1998. 493p.

CARTER, Harold. *The study of Urban Geography*. London: Edward Arnold LTD, 1972

CENTRO DE ESTATÍSTICA E INFORMAÇÃO-CEI. *Perfil da Região Econômica extremo sul*. Salvador: CEI, 1992

_____. *Perfil da Região Econômica Litoral Norte*. Salvador: CEI, 1994

CHRISTALLER, Walter. *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.

_____. Der Zug zur Peripherie Bemerkungen zur Geographie des Fredeamarkers in Frankfurt *Allgemeine Zeitung* 7,4. snt. 1955

_____. Some considerations of tourism location in Europe: The peripheral regions – Underdeveloped countries –Recreational áreas. *Regional science association*. Papers, volume XII, 1964. European Congress, Lund, 1963

CHRISTOFOLETTI, Antônio. As características da Nova Geografia. In: CHRISTOFOLETTI, Antônio. *Perspectivas da Geografia*. São Paulo: Difel, 1982

CLARK, David. *Introdução à geografia urbana*. São Paulo: Difel, 1985. 286p.

CORREA, Roberto Lobato. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1994. 96p.

_____. A rede urbana brasileira e a sua dinâmica: algumas reflexões e questões. In SPOSITO, Maria Encarnação. *Urbanização e Cidades: perspectivas Geográficas*. Presidente Prudente. UNESP: GASPERR, 2001. p.359-367

_____. As regiões de influência Urbana. In: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA-IBGE. *Novo paisagens do Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1972

_____. *BRASIL: questões atuais da reorganização do território*. 3.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. 468 p ISBN 8528605884

_____. Reflexões sobre a dinâmica recente da rede urbana brasileira. In: IX ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR (1-6). *Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR: Ética, Planejamento e Controle democrático do espaço*. Rio de Janeiro: IIPUR, 2001a p.424-431

_____. *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005

COUTINHO, Luciano. O desafio urbano-regional na construção de um projeto de nação in: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antônio; GALVÃO, Antônio Carlos. *Desafio urbano-regional: Regiões e cidades, cidades nas regiões*. São Paulo: ED UNESP/ANPUR, 2003 p.44-64

CRUZ, Rita de Cássia. *Política de turismo e território*. São Paulo: Contexto, 2000

_____. Políticas de turismo e construção do espaço turístico litorâneo no nordeste do Brasil. In: LEMOS, Anália Inês (Org). *Turismo: Impactos sócio-ambientais*. São Paulo: Hucitec, 1996

DEFERT, P. Le taux de founction touristique: Mise au point et critique. *Les Cahiers du Tourisme*, serie C, n.5. Paris: s.n.t, 1967

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGENS DA BAHIA-DERBA. *Sistema de transportes Estado da Bahia*. Salvador, Secretaria de energia, transportes e comunicações, 1994

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PRODUÇÃO MINERAL-DNPM. *Mapa Geológico da região centro-oriental da Bahia: Mapa Geológico Integrado dos projetos Bahia I, Bahia II e Sul da Bahia*. Salvador: Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais, 1975

_____. *Mapa Geológico da região sul da Bahia: Mapa Geológico Integrado dos projetos Bahia I, Bahia II e Sul da Bahia*. Salvador: Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais, 1974

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS E RODAGEM-DNER. *Mapa rodoviário da Bahia*. Brasília: Ministério dos transportes, 1980

DERRUAU, Max. *Tratado de Geografía Humana*. Madrid: s.n.t, 1967

DINIZ, Alexandre Magno Alves; RODRIGUES, Éder Romagna. Variações regionais da oferta turística na Estrada Real. *Geografia*. V33, n2, maio-agosto Rio Claro: AGETEO, 2008

DOLLFUS, Olivier. *O espaço geográfico*. 4. ed. São Paulo: Difel, 1982. 121p.

EMPRESA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS (ECT) - MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES.-2006. *Endereço das Agências de Correios*. Apresenta o número de agências de correio de todo o território nacional por município. Disponível em: <www.correios.com.br/servicos/agencias/default.cfm> Acesso em: março e abril de 2000.

EUFRÁSIO, Mário. O turismo nos lugares centrais e o turismo ambiental na obra de Christaller. In: LEMOS, Anália Inês (ORG) *Turismo: Impactos socio-ambientais*. São Paulo: Hucitec, 1996 p.281-295

FRIEDMAN, John et alli. Urbanization and National Development: A comparative analysis. Los Angeles, School of Architecture and Urban Planning. *Press of University of California*, 1970

GARCIA, A. *An auxiliary manual for implementation of Ecotourism projects: The case of Honduras*. Zamorano, Honduras: Escuela Agrícola Panamericana, 2000

GARNIER, Beaujeu. *Geografia Urbana*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian, 1997

GEIGER, Pedro Pinchas. *Evolução da rede urbana brasileira*. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais. 1963. 462p

GEORGE, Pierre. *Geografia Urbana*. São Paulo: Difel, 1983 236p.

GILBERT, E. W. *Brighton: Old Ocean's Bauble*. London: Edward Arnold, 1954

_____ The growth of Brighton. *Geographical Journal*, 114 p30-52. snt. 1949

_____. The growth of inland and seaside health resorts in England. *Scottish Geographical Magazine*, 55: p16-35. snt.1939

GIOTART, Jean Pierre Lozato. *Geografia del Turismo: Del espacio contemplado al espacio consumido*. Barcelona: Masson, 1990.

GREER, T; WALL, G. Recreational hinterlands: a theoretical and empirical analysis, p. 227-45 in WALL, G. *Recreational Land Use in Southern Ontario*, Dept of Geography Publication Series, nº14, University of Waterloo, 1979.

GUTHRIE, H W. Demand for goods and services in a world market. *Regional science Association Papers*, 7:159-75, 1961

GV CONSULTS *Plano de desenvolvimento integrado do turismo sustentável da Costa das Baleias*. Salvador: GV Consults, 2004

GV CONSULTS. *Plano de desenvolvimento integrado do turismo sustentável do Pólo Litoral Sul*. Salvador: GV Consults, 2004a

GV CONSULTS. *Plano de desenvolvimento integrado do turismo sustentável do Pólo Salvador e entorno*. Salvador: GV Consults, 2004b

HADDAD, Paulo Roberto. FERREIRA, C.M, BOISIER, Sérgio. *Economia Regional: Teorias e Métodos de Análise*. Fortaleza: BNB,1989. 694p.

HEATH, E. and WALL, G. *Marketing tourism destinations: A Strategic Planning Approach*, Chichester:Wiley. 1992

HOUAISS, Antônio. *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA-IBGE. *Atlas Nacional do Brasil Milton Santos*. Rio de Janeiro: IBGE,2010

_____. *Base Estatcart de Informações Municipais*. [CD-ROM] 2005. Rio de Janeiro: IBGE,2006

Censo Demográfico – Bahia – VIII Recenseamento Geral. Rio de Janeiro: IBGE,1970

Demográfico – Dados Distritais - Bahia – IX Recenseamento Geral. Rio de Janeiro: IBGE,1980

Demográfico - Bahia. Rio de Janeiro: IBGE,2000

Demográfico – Resultados do universo relativo às Características da População e dos Domicílios - Bahia. Rio de Janeiro: IBGE,1991

da carta do Brasil: Salvador Folha SD-24. Rio de Janeiro: IBGE,1972

Geografia do Brasil. Rio de Janeiro: SERGRAF, 1977

Malha dos Setores Censitários Digital do ano de 2007. Disponível em: <<http://mapas.ibge.gov.br/divisao/viewer.htm>> Acesso: Fevereiro de 2009.

Monografias municipais. Salvador: IBGE,1973

Monografias municipais. Salvador: IBGE,1981

Monografias municipais. Salvador: IBGE,1990

JAFARI, Jafar. Research and scholarship: The basis of tourism education. *Journal of tourism studies* 1,1 p33-41 s.n.t 1990

KRAKOVER, Shaul. Tourism development- Centres versus Peripheries: The Israeli Experience during the 1990s. *International Journal of Tourism Research*. Int.J.Tourism Res. 6,97-11(2004). Published online in Wiley InterScience (www.interscience.wiley.com)

KRUGMAN, Paul. *Geography and Trade*. Leuven-Belgium: Leuven University Press, 1991

LEIPER, Neil. A conceptual analysis of tourism: Supported employment which reduces the incidence of exaggerated , misleading statistics about jobs. *Tourism Management*. Vol20:605-613. snt. 1999

LEW, Alan A.; MCKERCHER, Bob. Distance Decay and the Impact of Effective Tourism Exclusion Zones on International Travel Flows. *Journal of travel Research*. London: Sage Publications, 2003

MACEDO, Sílvia Soares. Paisagem turismo e litoral. In: YAZIGI, Eduardo (ORG) *Turismo e Paisagem* São Paulo: Contexto, 2002

MARTINELLI, Marcelo. *Cartografia temática: caderno de mapas*. São Paulo: EDUSP, 2003. 160 p. (Coleção: acadêmicos; 47)

_____.O ensino da cartografia temática. In: CASTELLAR, Sonia. (Org.). *Educação Geográfica: Teorias e Práticas Docentes*. São Paulo: Contexto,2006 p. 51-65

MARTINEZ, Alfonso de Jesús Jiménez. Aproximação à Conceituação do Turismo a Partir da Teoria Geral de Sistemas. In: TRIGO, Luiz Godoy. *Análises regionais e globais do turismo brasileiro*. São Paulo: Rocca, 2005.

MC KERCHER, Bob. LEW, Gigi. Movement pattern of tourists within a destination. *Tourism Geographers*, v10, no3,355-374 August. S.n.t 2003

MELLO E SILVA, Sylvio Bandeira de Mello Silva. O turismo como instrumento de desenvolvimento e redução da pobreza: uma perspectiva territorial. In: MELLO E SILVA, Sylvio Bandeira de; SILVA, Bárbara Cristine M. Nentwig. *Estudos Sobre Globalização, território e Bahia*. Salvador: UFBA, 2006 pp.185-195

_____. Metropolização e Raízes da Periferização Turística. *Turismo em análise*. V.7. n.2 nov 1996 São Paulo: ECAUSP, 1996 p.7-16

_____. Turismo e Urbanização: O exemplo do estado da Bahia. In: *Turismo, modernidade e globalização*. RODRIGUES, Adyr Balastrieri. São Paulo: Hucitec, 1997.

MELLO E SILVA, Sylvio Bandeira de; SILVA, Bárbara Christine Nentwig. *Cidade e Região no Estado da Bahia*. Salvador: Centro editorial da UFBA, 1991

MELLO E SILVA, Sylvio Bandeira ; SILVA, Bárbara Cristine M. Nentwig; CARVALHO, Silvana Sá de. Metropolização e turismo no litoral norte de Salvador: De um deserto a um território de enclaves? In: CARVALHO, Iná Maia Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (org's). *Como anda Salvador e sua Região Metropolitana?*. Salvador, EDUFBA, 2008

MELLO E SILVA, Sylvio Bandeira de Mello Silva; Bárbara Cristine M. Nentwig; LEÃO, Sônia de Oliveira . *O Subsistema Urbano-Regional de Ilhéus-Itabuna*. Recife: SUDENE-PSU-SER, 1987

MELLO E SILVA, Sylvio Bandeira de; LEÃO, Sônia de Oliveira & SILVA, Bárbara Christine Nentwig. *Urbanização e Metropolização do estado da Bahia*. Salvador: Centro editorial da UFBA, 1989

MINISTÉRIO DA SAÚDE. *Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde-CNES - versão 2*. Brasília, Ministério da Saúde, 05 mai 2006. Disponível em <http://cnes.datasus.gov.br/Mod_Download_Fces2.asp>. Acesso em: 16 mai.2006.

MINISTÉRIO DO TURISMO. *Pousada*. Disponível em:
<http://200.189.169.141/site/br/dados_fatos/conteudo/lista_alfabeto.php?pagina=7&in_secao=387&busca=P>. Acesso em: 30 mai. 2007

MIOSSEC, Jean. Éléments pour une Theorie de l'Espace Touristique. *Lês Cahiers Du Tourisme*, C-36, Aix eu Provero 1976.

MITCHELL, L.S. *Tourism research in the United States: A geographical perspective*. Geojournal,9:5-15 snt. 1984

MOLINA, Sérgio. Conceptualización del turismo. México-DF: LIMUSA,2000

MOTTA, Margarida Cunha. *Aglomerados da Bahia de 1980 a 2000*. Salvador: SEI,2003

MURPHY, Peter. *Tourism: A Community Approach*. London: Methuen/Routledge 1985

OBSERVER. Britain can fight for her beaches: Seaside slums must go. *Observer*. 11 snt. june 7. 1944

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO-OMT. *Educando educadores em turismo*. Madrid: OMT/Instituto de turismo/Universidade politécnica de Valência,1995

PAGE, Stephen; HALL, C. Michael. *The Geography of Tourism and Recreation: Environment, place and space*. New York: Routledge,1999

PEARCE, Douglas. G. *Geografia do Turismo: Fluxos e regiões no mercado de viagens*. São Paulo: Aleph,2003

QUEIROZ, Lúcia Maria Aquino. *A gestão pública e a competitividade de cidades turísticas: A experiência da cidade do Salvador*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2005 (Tese de Doutorado)

_____. *Turismo na Bahia: Estratégias para o desenvolvimento*. Salvador: SCT, 2006

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Regionalização: Fato e Ferramenta. In: LIMONAD, Ester; RIBEIRO, Ana Clara Torres. *Brasil, século XXI: por uma nova regionalização: agentes, processos, escalas*. São Paulo: Max Limonad: CNPq: Espaço & Sociedade, 2004

ROCHEFORT, Michel. *Redes e Sistemas: Ensinando sobre o urbano e a região*. São Paulo: Hucitec, 1998

RODRIGUES, Adyr Balastreri. Desafios para os estudiosos do turismo. In: RODRIGUES, Adyr b. *Turismo e Geografia: Reflexões teóricas e enfoques regionais*. São Paulo: Hucitec, 1996

RODRIGUES, Éder Romagna. *A oferta turística da Estrada Real*. (Dissertação de mestrado). Belo horizonte: PUCMINAS, 2008

ROSS, Jurandyr Sanches. *Geografia do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2005

RUSCHMMAN CONSULTORES. *Plano de desenvolvimento integrado do turismo sustentável da Costa do Descobrimento*. Salvador: Ruschmman Consultores, 2000

SANTOS, Milton. *Geografia y Economia em los países subdesarrollados*. Barcelona: Villasar de Mar, 1973. 276p

_____. *Manual de Geografia Urbana*. São Paulo: Hucitec, 1989. 203p.

_____. *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. 5. ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.

SARAMENI, Saila. KYLANEN, Mika. Problematizing the concept of tourism destination: An Analysis of different theoretical Approaches. *Journal of travel research*. 50(2) 133-143 s.n.t 2010

SCHULTER, R; WINTER, G. *El fenómeno turístico*. Buenos Aires: SRL, 1988

SECRETARIA DE CULTURA E TURISMO-SCT. *Capacidade receptiva: Oferta de Meios de Hospedagem*. Salvador: Bahiatursa, 1998

SECRETARIA DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO, COORDENAÇÃO DE FOMENTO
AO TURISMO *Estatísticas de Turismo* Salvador: Secretaria da Indústria e do
Comércio 1974

SMITH, SLJ. and BROWN, B.A. Directional Bias in vacation travel. *Annals of tourism
research* 8:257-70, s.n.t, 1981.

SMITH, S.L.J. Regional analysis of tourism resources. *Annals of tourism research*,
14:253-73,s.n.t 1987

SONEIRO, Javier Callizo. *Aproximación a la geografía del turismo*. Madrid, Espanha:
Síntesis, s.d.. 215 p. (Espacios y Sociedades. Serie General ; 21) ISBN 8477381119
1991

STANSFIELD, C. A. Recreation Land use patterns within an American seaside resort,
Tourist Review, 19(4),196-200,20(1),21-3. London: s.n.t 1969

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS SOCIAIS E ECONÔMICOS DO ESTADO
DA BAHIA-SEI. *Dinâmica socioeconômica da Bahia 1980-2000*. 2003. 2v Série
estudos e pesquisas 2003.

_____. *Divisão político-administrativa do estado da Bahia*. Salvador: SEI,
2000

_____. *Informações básicas dos municípios baianos*.1991

_____. *Informações básicas dos municípios baianos*.1978

_____. *Malha viária do estado da Bahia em formato digital*. Salvador: SEI,
2005

TAAFLE, E.J.; MORRIL, R.L; GOULD,P.R. Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis. *Geographical Review*. New York,53(4)p.503-529 s.n.t 1963

TRIGO, Luiz Godoy. *Análises regionais e globais do turismo brasileiro*. São Paulo: Rocca, 2005.

WORLD TOURISM ORGANIZATION-WTO. *National and regional tourism planning*. London: Thompson business press 1994.

ANEXO 1

QUADRO 6
Referências bibliográficas dos inventários da oferta turística-1970-1980

Município	Fontes por década	
	1970	1980
Alcobaça	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, jun. 1978
Belmonte	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, jul.1975	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, 1982
Cachoeira	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, abr. 1983
Cairu	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Cairu o paraíso encantado</i> : Inventário da oferta turística Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, 1973	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, jul. 1983
Camaçari	BAHIA; BAHIATURSA, Secretaria de Indústria e Comércio.PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMAÇARI <i>Camaçari</i> : Inventário turístico. Camaçari: PMI, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Litoral da Bahia</i> : Região do Recôncavo e de Salvador Salvador: Asplan Unidade de Documentação e Estudos Culturais, out. 1982
Camamu	-	-
Canavieiras	VIVER BAHIA. Inventário de Informações. Salvador: BAHIATURSA, Ano 1 no 3 Janeiro 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Litoral Sul</i> : Inventário da oferta turística. Salvador: Asplan Unidade de Documentação e Estudos Culturais, 1982
Candeias	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, ago.1980
Caravelas	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. Inventário da Oferta Turística. Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, jul. 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, out.1981
Conde	BAHIA, SECRETARIA DE PLANEJAM E TECNOL. <i>Estatística de turismo da Bahia</i> . Salvador: Secretaria da Indústria e de Comércio, 1973	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação,jul.1981
Entre Rios	-	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, jul.1981
Esplanada	-	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, abr.1979
Igrapiúna	-	-
Ilhéus	BAHIA, SECRETARIA DE PLANEJAM E TECNOL. <i>Estatística de turismo da Bahia</i> . Salvador: Secretaria da Indústria e de Comércio, 1973	PREFEITURA MUNICIPAL DE ILHÉUS; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Documentação e estudos culturais. Ilhéus:BAHIATURSA,1980
Itacaré	-	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Litoral Sul</i> : Inventário da oferta turística. Salvador: Asplan Unidade de Documentação e Estudos Culturais, 1982
Itaparica	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Litoral da Bahia</i> : Região do Recôncavo e de Salvador Salvador: Asplan Unidade de Documentação e Estudos Culturais, out. 1982
Ituberá	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, 1982
Jaguaripe	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Litoral da Bahia</i> : Região do Recôncavo e de Salvador Salvador: Asplan Unidade de Documentação e Estudos Culturais, out. 1982
Jandaíra	-	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, jul.1981
Lauro de Freitas	-	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Litoral da Bahia</i> : Região do Recôncavo e de Salvador Salvador: Asplan Unidade de Documentação e Estudos Culturais, out. 1982
Madre de Deus	-	-
Maragogipe	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, ago.1980
Maraú	-	-
Mata de São João	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, jan.1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, ago.1980

Mucuri	-	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, 1980
Nazaré	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, mai.1978 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, mai.1982 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, 1981 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, 1980
Nilo Peçanha	-	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de pesquisa e documentação, mar.1982 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Litoral da Bahia</i> : Região do Recôncavo e de Salvador Salvador: Asplan Unidade de Documentação e Estudos Culturais, out. 1982 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, jul.1978
Nova viçosa	-	-
Porto Seguro	BAHIA, SECRETARIA DE PLANEJAM E TECNOL. <i>Estatística de turismo da Bahia</i> . Salvador: Secretaria da Indústria e de Comércio, 1973 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, jun.1975	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Litoral da Bahia</i> : Região do Recôncavo e de Salvador Salvador: Asplan Unidade de Documentação e Estudos Culturais, out. 1982 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, jul.1978
Prado	-	-
Salinas da Margarida	-	-
Santa Cruz Cabralia	-	-
Santa Luzia	-	-
Santo Amaro	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Litoral da Bahia</i> : Região do Recôncavo e de Salvador Salvador: Asplan Unidade de Documentação e Estudos Culturais, out. 1982
São Félix	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, mai.1978
São Francisco do Conde	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Litoral da Bahia</i> : Região do Recôncavo e de Salvador Salvador: Asplan Unidade de Documentação e Estudos Culturais,out.1982
Saubara	-	-
Taperoá	-	-
Uma	-	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Litoral Sul</i> : Inventário da oferta turística. Salvador: Asplan Unidade de Documentação e Estudos Culturais, 1982 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Litoral Sul</i> : Inventário da oferta turística. Salvador: Asplan Unidade de Documentação e Estudos Culturais, 1982
Uruçuca	-	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, jun.1978
Valença	VIVER BAHIA. Inventário de Informações. Salvador: BAHIATURSA, Ano 1 no 3 Janeiro 1974 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1974	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Departamento de Pesquisa e Documentação, dez.1981
Vera Cruz	-	-

Elaboração: Éder Romagna Rodrigues

QUADRO 7
Referências bibliográficas dos inventários da oferta turística-1990-2000

Município	Fontes por década	
	1990	2000
Alcobaça	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador:Bahiatursa,1987	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, jul 2001
Belmonte	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador:Bahiatursa,1987	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Mai 2002
Cachoeira	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Informações sobre o recôncavo</i> :Cachoeira Salvador: Unidade de Informações turísticas, 1990	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, 2000
Cairu	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Biblioteca e documentação, out. 1991	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Abril 1999 15-04-99
Camaçari	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Informações turísticas, mai. 1991	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Set 2001
Camamu	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador:BAHIATURSA,1987	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, 2000
Canavieiras	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Biblioteca, out. 1992	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, jul 1999 9-5-1999
Candeias	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Biblioteca, jul. 1991	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, 2000
Caravelas	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1991	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Julho 2001
Conde	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Operações- Gerência de Operações. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Biblioteca, jan. 1994	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Abril 1999 15-04-99
Entre Rios	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Biblioteca, dez.1994	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Abril 1999 15-04-99
Esplanada	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Biblioteca, nov. 1993	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Abril 1999 15-04-99
Igrapiúna	PREFEITURA MUNICIPAL DE IGRAPIÚNA-PMI. BAHIATURSA,Empresa de Turismo da Bahia <i>Inventário da oferta turística</i> Igrapiúna:PMI, 1994	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Julho 2001
Ilhéus	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador:Bahiatursa, 1987	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Mar 2001 5-3-2001
Itacaré	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Biblioteca, abr, 1993	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Jul 1999 26-07-1999
Itaparica	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade Biblioteca, jul. 1992	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, dez 2001
Ituberá	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Unidade de biblioteca, 1990	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Abril 1999 15-04-99
Jaguaripe	PREFEITURA MUNICIPAL DE JAGUARIFE, Secretaria de cultura e esportes. <i>Jaguaripe</i> : A mesopotamia Baiana. Jaguaripe: Prefeitura municipal de Jaguaripe, 1990	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, dez 2001
Jandaíra	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Informações turísticas, jun. 1994	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Abril 1999 15-04-99
Lauro de Freitas	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Biblioteca, jun. 1994	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, 2000
Madre de Deus	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Informações sobre o recôncavo</i> : Maragogipe Salvador: Unidade de Informações turísticas, 1990	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, 2000
Maragogipe	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Biblioteca e documentação, 1991	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Abril 1999 15-04-99
Maraú	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Biblioteca, jul. 1992	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, 2000
Mata de São João	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador:Bahiatursa,1987	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, 30-07-2001
Mucuri	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Unidade de biblioteca, ago. 1992	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, jun 2001
Nazaré	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Unidade de biblioteca e documentação, out. 1990	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Abril 1999 15-04-99
Nilo Peçanha	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário</i>
Nova Viçosa		

	<i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Diretoria de serviços turísticos/Gerência de informações turísticas, abr. 1993 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	<i>da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, 30-07-2001
Porto Seguro	<i>Levantamento de infra-estrutura urbana e equipamentos da oferta turística: Considerações Histórico-Geográficas</i> . Salvador: Unidade de Estudos de Produto, dez. 1991 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, jan 2002
Prado	<i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos -Gerência de informações turísticas, 1991 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, jul 2001
Salinas da Margarida	<i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Unidade de Biblioteca e documentação, jun 1994 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, dez 2001
Santa Cruz Cabralia	<i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Unidade de biblioteca, set 1992 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Nov 2001
Santa Luzia	<i>Inventário da Oferta Turística</i> Salvador: Unidade de Biblioteca jun 1993 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	-
Santo Amaro	<i>Informações sobre o recôncavo</i> : Santo Amaro Salvador: Unidade de Informações turísticas, 1990 ROCHA, Rubens. <i>São Félix</i> : São félix-cidade presépio. São Félix: BAHIATURSA e Prefeitura Municipal de São Félix, 1990	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, 2000
São Félix	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, 2000
São Francisco do Conde	<i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Unidade de biblioteca, ago. 1994 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, 2000
Saubara	<i>Informações sobre o recôncavo</i> : Saubara Salvador: Unidade de Informações turísticas, 1990 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Dez 2001
Taperoá	<i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Unidade de biblioteca, out. 1994 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, Abril 1999 15-04-99
Uma	<i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Departamento de pesquisa e documentação, jul. 1994	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, jul 1999 26-07-99
Uruçuca	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador:Bahiatursa,1987 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, jul 1999 26-07-99
Valença	<i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Unidade de biblioteca, 1990 BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia.	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, 2000
Vera Cruz	<i>Informações sobre o recôncavo</i> :Vera Cruz Salvador: Unidade de Informações turísticas, 1990	BAHIA; BAHIATURSA, Empresa de Turismo da Bahia. <i>Inventário da Oferta Turística</i> . Salvador: Diretoria de serviços turísticos - Gerência de informações turísticas, dez 2001
Elaboração: Éder Romagna Rodrigues		

TABELA 2
Índices de centralidade turística -1970

OR DE M	NÚCLEO	IND. EQ. HOSPEDAGEM	IND. EQ. TURÍSTICOS	IND. INF. ESTRUTURA TURÍSTICA	IND. EQ. CULTUR AIS	IND. EQ. ALIMENTAÇÃO	IND. EQ. FINANCEIROS	IND. EQ. SAÚDE	IND. EQ. TRANSPORTE	IND. EQ. COMUNICAÇÃO	IND. INF. ESTRUTURA BÁSICA	ICT GLOBAL
1	Salvador	8459,1684	781,6507	5011,2349	838,1394	374,62825	862,2164	1073,3211 159,3064	51,45	204,127	2705,4327	12466,09
2	Ilhéus	292,4385	0	146,21925	58,8168	66,1055	66,8961	4	34,3	20,4127	356,8235	680,41489
3	Itaparica	559,2245	0	279,61225	36,7605	1,80275	0	8,6066	17,15	20,41315	54,09925	626,09599
4	Porto Seguro	184,698	199,9992	292,3482	0	86,17425	7,4329	27,9855	17,15	20,4127	159,15535	525,99144
5	Santo Amaro	0	0	0	29,4084	226,80275	22,2987	58,1367	0	20,4127	332,55225	339,19814
6	Alcobaça	107,7405	0	53,87025	14,7042	14,30275	14,8658	19,3789	17,15	61,23855	129,3867	195,79697
7	Ituberá	0	0	0	7,3521	116,1055	14,8658	16,1444	34,3	0	182,64105	188,7678
8	Valença	0	0	0	29,4084	0	37,1645	31,22	34,3	20,4127	127,9986	134,64449
9	Caravelas	35,9135	0	17,95675	22,0563	14,30275	14,8658	23,6822	17,15	40,82585	114,50265	133,07378
10	Cachoeira Canavieiras, Praia da Costa	24,6264	0	12,3132	29,4084	26,80275	14,8658	34,4545	0	20,4127	101,43715	132,70944
11	Costa	0	0	0	29,4084	0	14,8658	23,6822	34,3	20,4127	98,1621	104,80799
12	Camaçari	0	0	0	7,3521	0	52,0303	41,9923	0	0	95,24795	101,3747
13	Praia do Forte Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca	0	0	0	0	92,90825	0	0	0	0	92,90825	92,90825
14	Itacimirim, Pojuca	81,0619	0	40,53095	0	0	0	4,3033	0	0	4,3033	85,3652
15	Nazaré	0	0	0	22,0563	0	22,2987	19,3789	17,15	20,4127	82,91635	83,435488
16	Una	0	0	0	14,7042	0	14,8658	34,4545	17,15	0	68,921	81,1745
17	Maragogipe	0	0	0	14,7042	0	7,4329	26,9167	17,15	20,4127	74,363	68,755388
18	São Francisco do Conde	0	0	0	0	0	7,4329	41,9923	17,15	0	66,5752	66,5752
19	Cairu	0	0	0	22,0563	0	0	4,3033	34,3	0	42,27935	60,6596
20	São Félix	0	0	0	22,0563	1,80275	14,8658	19,3789	0	20,4127	60,1362	60,655338
21	Uruçuca	0	0	0	22,0563	0	7,4329	26,9167	0	20,4127	58,43835	58,957488
22	Entre Rios	0	0	0	29,4084	0	7,4329	4,3033	17,15	0	33,7876	58,2946
23	Mata de São João	0	0	0	22,0563	0	14,8658	20,4477	0	0	38,98955	57,3698
24	Candeias	0	0	0	0	0	22,2987	31,22	0	0	53,5187	53,5187
25	Itacaré	0	0	0	22,0563	0	0	11,8411	17,15	0	32,66715	51,0474
26	Conde	0	0	0	22,0563	0	7,4329	4,3033	17,15	0	32,56225	50,9425
27	Camamu	0	0	0	7,3521	0	7,4329	11,8411	17,15	0	37,64935	43,7761
28	Esplanada, Timbó	0	0	0	0	0	14,8658	26,9167	0	0	41,7825	41,7825
29	Taperoá	0	0	0	7,3521	0	7,4329	4,3033	17,15	0	30,11155	36,2383
30	Prado	0	0	0	7,3521	0	14,8658	4,3033	0	20,4127	40,80715	29,072788
31	Belmonte	0	0	0	0	0	14,8658	11,8411	0	0	26,7069	26,7069
32	Lauro de Freitas	0	0	0	0	0	22,2987	4,3033	0	0	26,602	26,602
33	Jaguaripe	0	0	0	0	0	0	4,3033	17,15	0	21,4533	21,4533
34	Maraú	0	0	0	7,3521	0	0	11,8411	0	0	13,06645	19,1932
35	Ilhota,Duro,Gameleira)	0	0	0	0	0	0	16,1444	0	20,41315	36,55755	18,696044
36	Velha Boipeba	0	0	0	0	0	0	0	17,15	0	17,15	17,15
37	Garapuá	0	0	0	0	0	0	0	17,15	0	17,15	17,15
38	Gamboa	0	0	0	0	0	0	0	17,15	0	17,15	17,15
39	Morro de São Paulo	0	0	0	0	0	0	0	17,15	0	17,15	17,15
40	São Roque do Paraguaçu	0	0	0	0	0	0	0	17,15	0	17,15	17,15
41	Arraial da Ajuda	0	0	0	0	0	0	0	17,15	0	17,15	17,15
42	Pedra de Una	0	0	0	0	0	0	0	17,15	0	17,15	17,15
43	Salinas Bom Despacho, Gameleira, Manguinhos,	0	0	0	0	0	0	11,8411	0	20,41315	32,25425	14,392744
44	Misericórdia	0	0	0	0	0	0	7,5378	0	0	7,5378	7,5378
45	Campinhos	0	0	0	0	0	0	7,5378	0	0	7,5378	7,5378
46	Mucuri	0	0	0	0	0	7,4329	0	0	0	7,4329	7,4329
47	Santa Cruz Cabrália	0	0	0	0	0	7,4329	0	0	0	7,4329	7,4329
48	Porto de Areia	0	0	0	7,3521	0	0	0	0	0	1,22535	7,3521
49	Juerana Catu, Busca vida, Abrantes, Jaua, Interlagos, Arembepe	0	0	0	7,3521	0	0	0	0	0	1,22535	7,3521
50	Arembepe	0	0	0	0	0	0	4,3033	0	0	4,3033	4,3033
51	Jandaíra	0	0	0	0	0	0	4,3033	0	0	4,3033	4,3033
52	Nilo Peçanha	0	0	0	0	0	0	4,3033	0	0	4,3033	4,3033
53	Saubara	0	0	0	0	0	0	4,3033	0	0	4,3033	4,3033
54	Cacha Pregos	0	0	0	0	0	0	0	0	20,41315	20,41315	2,5516438

Elaboração: Éder Romagna Rodrigues

TABELA 3
Índices de centralidade turística -1980

ORDE M	CENTRO	IND. EQ. HOSPEDAG EM	IND. EQ. TURÍSTIC OS	IND. INF. ESTRUTU RA TURÍSTIC A	IND. EQ. CULTURA IS	IND. EQ. ALIMENTAÇ ÃO	IND. EQ. FINANCEIR OS	IND. EQ. SAÚDE	IND. EQ. TRANSPOR TE	IND. EQ. COMUNICAÇ ÃO	IND. INF. ESTRUTU RA BÁSICA	ICT GLOBA L
1	Salvador	8936,2808	911,7728	9392,1672	637,905	1431,6846	253,734	1177,54 62	52,5228	70,2783	3092,0834	13410,2 31
2	Porto Seguro	1296,64	441,7048	1517,4924	9,245	87,3618	0	31,3866	13,1307	19,2452	152,66513	1881,87 46
3	Ilhéus	755,2928	0	755,2928	138,675	0	78,072	64,9466	39,3921	7,8087	213,3319	1077,35 46
4	Belmonte	59,1592	0	59,1592	9,245	157,5144	58,554	81,837	0	19,2452	318,69143	368,715 25
5	Valença	0	0	0	0	284,852	19,518	4,1812	26,2614	27,0539	361,8665	338,194 34
6	Alcobaça	163,7008	0	163,7008	9,245	52,8076	9,759	4,1812	13,1307	27,0539	108,47323	256,206 04
7	Cairu	0	0	0	18,49	67,592	58,554	81,8922	13,1307	15,6174	239,86797	241,611 08
8	Itaparica	216,3768	0	216,3768	0	0	0	0	13,1307	0	13,1307	229,507 5
9	Arraial da Ajuda	162,08	0	162,08	18,49	0	19,518	10,4806	13,1307	27,0539	73,264867	227,081 04
10	Candeias	139,3888	0	139,3888	9,245	0	29,277	18,843	26,2614	7,8087	83,730933	223,991 29
11	Camaçari	150,7344	0	150,7344	0	65,3318	0	0	0	0	65,3318	216,066 2
12	Canavieiras, Praia da Costa	115,0768	0	115,0768	9,245	20,8212	19,518	37,7412	0	19,2452	98,866433	204,807 85
13	Taperoá	0	11,7852	5,8926	9,245	46,4704	48,795	16,78	39,3921	19,2452	172,22353	174,873 35
14	Ituberá	0	0	0	18,49	73,6288	29,277	23,0794	13,1307	0	142,19757	157,605 9
15	Itacaré	61,5904	0	61,5904	9,245	22,4806	19,518	10,4806	26,2614	19,2452	99,526633	151,981 65
16	Nazaré	0	0	0	0	36,8144	29,277	48,277	13,1307	27,0539	154,553	130,880 84
17	BarradeCaravelas	111,0248	0	111,0248	0	0	0	0	13,1307	0	13,1307	124,155 5
18	Caravelas	0	14,5866	7,2933	27,735	0	29,277	31,4418	13,1307	27,0539	105,5259	119,552 84
19	Nova Viçosa	0	0	0	0	22,3304	29,277	27,2606	39,3921	7,8087	126,0688	119,236 19
20	Camamu	0	0	0	36,98	52,9578	9,759	4,1812	13,1307	0	86,192033	117,008 7
21	Jaguaripe	0	0	0	0	62,6138	19,518	16,78	0	19,2452	118,157	101,317 45
22	Una	54,2968	0	54,2968	9,245	9,656	19,518	4,1812	0	27,0539	61,949933	100,278 74
23	Santo Amaro	0	0	0	9,245	48,1298	9,759	23,0794	0	19,2452	101,75423	92,6188 5
24	Salinas	0	0	0	9,245	14,3338	19,518	16,78	26,2614	19,2452	97,679233	88,5438 5
25	Nilo Peçanha	0	0	0	9,245	44,811	9,759	14,6618	0	19,2452	90,017833	80,8824 5
26	Conde	16,208	0	16,208	9,245	15,9932	9,759	10,4806	13,1307	27,0539	77,958233	78,1982 38
27	Maragogipe	0	0	0	27,735	19,312	0	8,3624	13,1307	34,8626	80,2902	72,8979 25
28	Entre Rios	0	0	0	0	17,6526	29,277	20,9612	0	27,0539	94,9447	71,2725 38
29	Cachoeira	0	0	0	0	0	29,277	16,78	13,1307	27,0539	86,2416	62,5694 38
30	Olivença	58,3488	0	58,3488	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	62,53
31	Esplanada, Timbó	0	0	0	0	0	19,518	8,3624	26,2614	27,0539	81,1957	57,5235 38
32	São Francisco do Conde	0	0	0	0	0	29,277	27,2606	0	7,8087	64,3463	57,5136 88
33	Mucuri	0	0	0	0	0	29,277	10,4806	13,1307	23,4261	76,3144	55,8165 63
34	Pedra de Una	0	0	0	9,245	27,3086	9,759	4,1812	0	19,2452	62,034833	52,8994 5
35	Mar Grande, Ilhota,Duro,Gamel eira)	0	0	0	9,245	0	19,518	23,0794	0	0	44,138233	51,8424
36	Ilha dos Frades	0	0	0	0	27,3086	9,759	10,4806	0	27,0539	74,6021	50,9299 38
37	Mangue Seco	0	0	0	0	14,484	9,759	4,1812	13,1307	19,2452	60,8001	43,9605 5
38	Trancoso	40,52	0	40,52	0	3,1686	0	0	0	0	3,1686	43,6886
39	Mata de São João	0	0	0	0	12,6744	0	4,1812	13,1307	0	29,9863	29,9863
40	Garapúa	0	0	0	0	9,656	0	4,1812	13,1307	19,2452	46,2131	29,3735 5
41	Gamboa	0	0	0	0	15,843	0	0	13,1307	0	28,9737	28,9737
42	Morro de São Paulo	0	0	0	0	7,9966	0	6,2994	13,1307	7,8087	35,2354	28,4027 88
43	Curral	0	0	0	0	0	0	0	26,2614	0	26,2614	26,2614
44	Rio do Campo	0	0	0	0	0	0	8,3624	13,1307	7,8087	29,3018	22,4691 88

45	Madre de Deus, Suape	0	0	0	0	4,828	0	0	13,1307	0	17,9587	17,9587
46	São Roque do Paraguaçu	0	0	0	0	0	0	4,1812	13,1307	0	17,3119	17,3119
47	Porto da Tiririca	0	0	0	0	0	9,759	6,2994	0	0	16,0584	16,0584
48	Itiúca	0	0	0	0	11,1652	0	4,1812	0	0	15,3464	15,3464
49	Prado	0	0	0	0	0	0	0	13,1307	0	13,1307	13,1307
50	Santa Cruz Cabralia	0	0	0	0	0	0	0	13,1307	0	13,1307	13,1307
51	Jandaíra	0	0	0	0	0	0	0	13,1307	0	13,1307	13,1307
52	Lauro de Freitas	0	0	0	0	0	0	0	13,1307	0	13,1307	13,1307
53	Uruçuca	0	0	0	0	0	0	0	13,1307	0	13,1307	13,1307
54	Maraú	0	0	0	0	0	0	0	13,1307	0	13,1307	13,1307
55	Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca	0	0	0	0	0	0	0	13,1307	0	13,1307	13,1307
56	Posto da Mata	0	0	0	0	0	0	0	13,1307	0	13,1307	13,1307
57	Banco da Vitória	0	0	0	0	6,3372	0	4,1812	0	0	10,5184	10,5184
58	Najé	0	0	0	9,245	0	0	0	0	0	1,5408333	9,245
59	Sítio do Conde	0	0	0	0	0	0	8,3624	0	0	8,3624	8,3624
60	Itabatã	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	27,0539	31,2351	7,5629375
61	Catu, Busca vida, Abrantes, Jaua, Interlagos, Arembepe	0	0	0	0	0	0	6,2994	0	7,8087	14,1081	7,2754875
62	Banco Central	0	0	0	0	6,3372	0	0	0	0	6,3372	6,3372
63	Taquari	0	0	0	0	0	0	6,2994	0	0	6,2994	6,2994
64	Aparajur	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	7,8087	11,9899	5,1572875
65	Novo Destino	0	0	0	0	4,828	0	0	0	0	4,828	4,828
66	Arraial Pouso Alegre	0	0	0	0	4,828	0	0	0	0	4,828	4,828
67	Aparaju	0	0	0	0	4,828	0	0	0	0	4,828	4,828
68	São Félix	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
69	Velha Boipeba	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
70	São Benedito	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
71	Vitória do Paraguaçu	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
72	Capoeiruçu	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
73	Porto de Areia	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
74	Juerana	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
75	RanchoAlegre	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
76	Altamira	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
77	Porto Sauípe	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
78	Subaúma	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
79	Sítio do Meio	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
80	Lagoa Redonda	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
81	Ibatuí	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
82	Baixio	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
83	Palame	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
84	Limão	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
85	Santo Antonio	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
86	Aritaguá	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
87	Castelo Novo	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
88	Pimenteira	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
89	Inema	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
90	Ponte de Tabatinga	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
91	Abadia	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
92	Taipus	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
93	Nova Brasília	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
94	Cruzelândia	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812

95	Belo Cruzeiro	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
96	Carvalho	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
97	Argolo	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
98	Helvécio	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
99	São Francisco	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
100	Cumuruxatiba	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
101	Guarani	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
102	São Brás	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
103	Pedras	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
104	Bom Jesus dos Pobres	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
105	Saubara	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
106	Itiúba	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
107	Camurugi	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
108	Colônia de Una	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
109	Serra Grande	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
110	Ilha Maré	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
111	Coroa Vermelha	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
112	Taboquinha	0	0	0	0	0	0	4,1812	0	0	4,1812	4,1812
113	Coqueiros	0	0	0	0	0	0	0	0	7,8087	7,8087	0,9760875
114	Encarnação	0	0	0	0	0	0	0	0	7,8087	7,8087	0,9760875
115	Conceição de Salinas	0	0	0	0	0	0	0	0	7,8087	7,8087	0,9760875
116	Campinhos	0	0	0	0	0	0	0	0	7,8087	7,8087	0,9760875

Elaboração: Éder Romagna Rodrigues

TABELA 4
Índices de centralidade turística -1990

OR DE M	CENTRO	IND. EQ. HOSPEDAGEM	IND. EQ. TURÍSTICOS	IND. INF. ESTRUTURA TURÍSTICA	IND. EQ. CULTUR AIS	IND. EQ. ALIMENTAÇÃO	IND. EQ. FINANCEIROS	IND. EQ. SAÚDE	IND. EQ. TRANSPORTE	IND. EQ. COMUNICAÇÃO	IND. INF. ESTRUTURA BÁSICA	ICT GLOBAL
1	Salvador	7277,804	429,5678	4068,4698	1563,1407	541,1698	1529,8036	2034,4751	80,8128	325,6792	4772,464	13497,484
2	Porto Seguro	5088,746	473,7244	3018,0974	10,5262	1319,4327	5,1164	10,65065	30,3048	21,5012	1388,7601	6941,1888
3	Arraial da Ajuda	1751,961	0	875,9805	0	203,7121	0	2,70765189,004	20,2032	0	226,62295	1978,584
4	Ilhéus	1281,913	156,5092	797,4657	36,8417	17,5217	30,6984	05	40,4064	5,4882	289,25903	1753,5805
5	Morro de São Paulo	792,412	0	396,206	0	255,7165	0	2,70765	30,3048	16,013	304,74195	1083,1426
6	Prado	596,691	0	298,3455	10,5262	10,0124	5,1164	6,67915	20,2032	21,5012	65,266717	651,916
7	Olivença	613,762	0	306,881	0	5,0062	0	2,70765	0	0	7,71385	621,47585
8	Valença	318,394	17,6778	176,8748	21,0524	71,9891	25,582	54,87713,5382	30,3048	21,5012	207,76283	542,56475
9	Nova Viçosa	408,91	0	204,455	5,2631	69,7463	15,3492	5	10,1016	21,5012	131,11373	525,5961
10	Coroa Vermelha	501,411	0	250,7055	0	0	0	0	0	0	0	501,411
11	Santa Cruz Cabrália	461,711	0	230,8555	0	19,4641	0	6,67915	10,1016	21,5012	57,74605	500,6435
12	Alcobaça	427,569	0	213,7845	5,2631	2,5031	5,1164	6,67915153,984	10,1016	21,5012	46,778633	459,92
13	Camaçari	104,014	146,0361	198,0431	15,7893	0	25,582	55	10,1016	26,9894	219,2891	458,88123
14	Praia do Forte	433,921	0	216,9605	0	17,5217	0	0	0	16,013	33,5347	453,44433
15	Trancoso	294,177	0	147,0885	0	123,9534	0	0	0	0	123,9534	418,1304
16	Lauro de Freitas	157,609	68,8449	147,6494	15,7893	73,6712	40,9312	51,9894	0	21,5012	190,72455	411,52265
17	Conceição	374,768	0	187,384	0	2,5031	0	2,70765	10,1016	0	15,31235	390,08035
18	Guaibim, Jequiçá	313,233	0	156,6165	0	2,5031	0	2,70765	0	0	5,21075	318,44375
19	Caravelas	218,747	17,6778	127,0513	21,0524	7,5093	10,2328	9,386822,5651	30,3048	5,4882	66,430633	315,59693
20	Una	256,462	0	128,231	5,2631	5,0062	10,2328	5	10,1016	21,5012	70,284133	312,3185
21	Canavieiras, Praia da Costa	201,676	0	100,838	10,5262	10,0124	15,3492	26,53665	20,2032	5,4882	79,344017	284,98968
22	Mar Grande, Ilhota,Duro,Gameleira)	196,118	0	98,059	5,2631	27,5341	10,2328	16,06595	20,2032	5,4882	80,401433	276,10318
23	Itaparica	179,841	8,6068	98,5273	15,7893	33,3613	5,1164	8,12295	10,1016	5,4882	64,822	261,62538
24	Barra Grande	213,983	0	106,9915	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	216,69065
25	Cumuruxatiba Catu, Busca vida, Abrantes, Jaua, Interlagos, Arembepe	186,193	0	93,0965	0	2,5031	0	2,70765	0	0	5,21075	191,40375
26	Candeias	114,336	0	57,168	0	46,6978	0	16,2459	0	0	62,9437	177,2797
27	Cachoeira	58,756	0	29,378	5,2631	0	30,6984	69,679116,0659	10,1016	21,5012	132,85748	177,18585
28	Itacaré	94,883	0	47,4415	26,3155	10,0124	15,3492	5	10,1016	21,5012	77,416267	175,4153
29	Santo Amaro	138,156	0	69,078	0	7,5093	0	16,06595	10,1016	21,5012	55,17805	174,5205
30	Mucuri	55,183	0	27,5915	15,7893	6,9486	25,582	47,83795	20,2032	21,5012	124,7045	174,2317
31	Sítio do Conde	115,13	0	57,565	0	0	10,2328	2,70765	0	21,5012	34,44165	130,7581
32	Jaguaripe	117,512	0	58,756	0	10,0124	0	2,70765	0	0	12,72005	130,23205
33	Maragogipe	98,059	0	49,0295	0	0	0	16,2459	10,1016	21,5012	47,8487	127,09415
34	Ituberá	75,43	0	37,715	5,2631	0	5,1164	17,329827,9804	20,2032	5,4882	49,014783	124,02853
35	Nazaré	47,243	0	23,6215	5,2631	0	10,2328	5	30,3048	21,5012	90,896433	123,7118
36	Imbassai	28,584	8,6068	22,8988	15,7893	6,9486	15,3492	25,45275	20,2032	21,5012	92,0865	123,6215
37	Belmonte	120,688	0	60,344	0	0	0	0	0	0	0	120,688
38	São Félix	56,771	0	28,3855	5,2631	0	10,2328	14,8021	30,3048	21,5012	77,718083	120,06145
39	Barra Grande	0	0	0	15,7893	60,8553	10,2328	6,67915	20,2032	21,5012	122,1032	116,4474
40	Velha Boipeba	105,602	0	52,801	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	108,30965
41	Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca	84,561	0	42,2805	0	0	0	2,70765	20,2032	0	22,91085	107,47185
42	Ponta de Aratuba	80,988	0	40,494	0	13,8972	0	10,8306	0	0	24,7278	105,7158
43	Camamu	96,868	0	48,434	0	2,5031	0	2,7076526,5366	0	0	5,21075	102,07875
44	Mangue Seco	53,198	0	26,599	0	0	5,1164	5	10,1016	21,5012	63,25585	97,6403
45	Cacha Pregos Bom Despacho, Gameleira, Manguinhos, Misericórdia	73,842	0	36,921	0	10,0124	0	0	10,1016	0	20,114	93,956
46	Gamboa	73,842	0	36,921	0	5,0062	0	2,70765	0	5,4882	13,20205	82,241875
47	Saubara	49,228	0	24,614	0	0	0	12,09445	20,2032	0	32,29765	81,52565
48	Esplanada, Timbó	76,621	0	38,3105	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	79,32865
49	São Francisco do Conde	61,138	0	30,569	0	0	0	6,6791520,0374	10,1016	5,4882	22,26895	78,604775
50		34,539	0	17,2695	0	2,5031	15,3492	5	0	21,5012	59,39095	75,1164
51		7,146	0	3,573	15,7893	22,7882	5,1164	10,6506	10,1016	10,9764	62,2648	72,96

							5					42
												69,22
52	Caraíva	15,88	0	7,94	0	53,346	0	0	0	0	53,346	6
53	Mata de São João	15,88	0	7,94	5,2631	0	10,2328	18,5936	10,1016	21,5012	61,306433	62,75
54	Cabuçu	58,359	0	29,1795	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	88
55	Entre Rios	0	0	0	5,2631	2,5031	10,2328	21,3013	20,2032	5,4882	60,605783	61,06
56	Barra do Gil e Penha	47,64	0	23,82	0	7,5093	0	2,70765	0	0	10,21695	60,18
57	Uruçuca	0	0	0	10,5262	0	10,2328	25,2728	10,1016	5,4882	52,849767	9525
58	Salinas	0	0	0	0	22,7882	5,1164	14,8021	10,1016	21,5012	74,3095	57,85
59	Conde	17,071	0	8,5355	0	5,0062	5,1164	14,6221	10,1016	21,5012	56,34755	695
60	Pindorama	0	0	0	0	53,346	0	0	0	0	53,346	56,81
61	Corumbau	48,831	0	24,4155	0	0	0	0	0	0	0	9425
62	Taipus	27,79	0	13,895	0	6,9486	0	2,70765	10,1016	0	19,75785	55,49
63	Taperoá	0	0	0	0	7,5093	5,1164	10,6506	20,2032	21,5012	64,98075	595
64	Gamboá	40,494	0	20,247	0	5,0062	0	0	0	0	5,0062	54,60
65	Saquaira	38,112	0	19,056	0	4,4455	0	2,70765	0	0	7,15315	5
66	Posto da Mata	37,318	0	18,659	0	0	0	7,943	0	0	7,943	53,34
67	Cairu	12,307	0	6,1535	15,7893	0	0	2,70765	10,1016	21,5012	36,942	6
68	Santo André	31,76	0	15,88	0	0	0	0	10,1016	0	10,1016	48,83
69	Nilo Peçanha	0	0	0	0	0	5,1164	8,12295	20,2032	21,5012	54,94375	1
70	Campinhos	0	0	0	0	11,3941	0	2,70765	20,2032	0	34,30495	47,54
71	Maraú	8,734	0	4,367	5,2631	13,8972	0	2,70765	0	21,5012	38,983233	785
72	Igrapiúna	0	0	0	0	0	0	21,4812	10,1016	5,4882	37,07105	46,16
73	Junata	29,378	0	14,689	0	0	0	0	0	0	0	72
74	Campo Limpo, Ilha Atalaia	28,981	0	14,4905	0	0	0	0	0	0	0	45,50
75	Madre de Deus, Suape	0	0	0	5,2631	0	5,1164	5,4153	10,1016	5,4882	26,998683	02
76	Berlinque	23,423	0	11,7115	0	0	0	0	0	0	0	34,30
77	Jacuípe	18,262	0	9,131	0	5,0062	0	0	0	0	5,0062	495
78	Ilha Maré	20,644	0	10,322	0	0	0	0	0	0	0	33,28
79	Tairu	15,086	0	7,543	0	2,5031	0	2,70765	0	0	5,21075	96
80	Itabatã	19,85	0	9,925	0	0	0	0	0	0	0	32,26
81	Jiribatuba	11,91	0	5,955	0	2,5031	0	2,70765	0	0	5,21075	8875
82	Garapué	3,97	0	1,985	0	0	0	2,70765	10,1016	0	12,80925	29,37
83	Siribinha	16,277	0	8,1385	0	0	0	0	0	0	0	8
84	Jandaíra	3,97	0	1,985	0	0	5,1164	2,70765	0	21,5012	29,32525	28,98
85	Galeão	0	0	0	0	0	0	2,70765	10,1016	0	12,80925	1
86	Itiúca	0	0	0	0	0	0	2,70765	10,1016	0	12,80925	26,58
87	Pedra de Una	0	0	0	0	0	0	2,70765	10,1016	0	12,80925	2425
88	Pedras	0	0	0	0	0	0	10,8306	0	0	10,8306	23,42
89	Ilha das vacas, Maria da guarda	0	0	0	0	0	0	10,6506	0	0	10,65065	3
90	Conceição de Salinas	0	0	0	0	0	0	0	10,1016	0	10,1016	23,26
91	Poças	0	0	0	0	0	0	0	10,1016	0	10,1016	82
92	Curral	0	0	0	0	0	0	0	10,1016	0	10,1016	20,64
93	Rio do Campo	0	0	0	0	0	0	0	10,1016	0	10,1016	4
94	São Roque do Paraguaçu	0	0	0	0	0	0	0	10,1016	0	10,1016	20,29
95	Porto da Tiririca	0	0	0	0	0	0	0	10,1016	0	10,1016	675
96	Dendê	0	0	0	0	0	0	0	10,1016	0	10,1016	19,85
97	Ilha dos Frades	0	0	0	0	0	0	0	10,1016	0	10,1016	17,12
98	Barra do Pote	6,352	0	3,176	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	075
99	Bom Jesus dos Pobres	5,558	0	2,779	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	16,77
100	Tremembé	0	0	0	0	4,4455	0	2,70765	0	0	7,15315	925
101	Porto Sauípe	4,367	0	2,1835	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	16,27
102	Banco da Vitória	0	0	0	0	0	0	5,4153	0	0	5,4153	7
103	Subaúma	0	0	0	0	2,5031	0	2,70765	0	0	5,21075	14,48
104	Barra do Itariri	0	0	0	0	5,0062	0	0	0	0	5,0062	12,80
105	Campinhos	0	0	0	0	0	0	3,9715	0	5,4882	9,4597	925
106	Caubi	0	0	0	0	4,4455	0	0	0	0	4,4455	12,80
107	Santa Luzia	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	5,4882	8,19585	925

108	Acupe	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	5,4882	8,19585	3,393675
109	Cajaiba	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
110	Ilha Grande	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
111	Najé	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
112	Taquari	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
113	Aparajur	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
114	Novo Destino	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
115	Arraial Pouso Alegre	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
116	Aparaju	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
117	São Benedito	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
118	Boca do Córrego	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
119	Vitória do Paraguaçu	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
120	Capoeiruçu	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
121	São Sebastião, Cova da Onça	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
122	Travessão	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
123	Barcelos do Sul	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
124	Tremembé	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
125	Ponta de Caieira	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
126	Acarai	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
127	Pinaré	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
128	Porto de Areia	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
129	BarradeCaravelas	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
130	Juerana	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
131	RanchoAlegre	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
132	Altamira	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
133	Lagoa Redonda	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
134	Ibatuí	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
135	Pedras	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
136	Baixio	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
137	Palame	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
138	Limão	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
139	Santo Antonio	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
140	São Jose	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
141	Japu	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
142	Maria Jape	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
143	Aritaguá	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
144	Castelo Novo	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
145	Banco do Pedro	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
146	Ponta do Ramo	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
147	Pimenteira	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
148	Inema	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
149	Banco Central	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
150	Ponte de Tabatinga	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
151	Abadia	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
152	Ibiaçu	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
153	Piabanha	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
154	Tanque	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
155	Cruzelandia	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
156	Belo Cruzeiro	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
157	Carvalho	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
158	Helvécio	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
159	Guarani	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
160	Betânia	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
161	São Brás	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
162	Monte Recâncavo	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
163	Dom João	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
164	Itiúba	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765

165	Comandatuba	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
166	Colônia de Una	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
167	Vila Brasil	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
168	Serra Grande	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
169	Maricoabo	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
170	Riachao da Serra do Meio	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
171	Sarapuí	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
172	Orobo	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
173	Terra Preta, Lagoaseca	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
174	Catu	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
175	Ponta Grossa	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
176	Matarandiba	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
177	Baiacu	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765
178	Campinas	0	0	0	0	0	0	2,70765	0	0	2,70765	2,70765

Elaboração: Éder Romagna Rodrigues

TABELA 5
Índices de centralidade turística -2000

OR DE M	CENTRO	IND. EQ. HOSPEDAGEM	IND. EQ. TURÍSTICOS	IND. INF. ESTRUTURA TURÍSTICA	IND. EQ. CULTUR AIS	IND. EQ. ALIMENTAÇÃO	IND. EQ. FINANCEIROS	IND. EQ. SAÚDE	IND. EQ. TRANSPORTE	IND. EQ. COMUNICAÇÃO	IND. INF. ESTRUTURA BÁSICA	ICT GLOBAL
1	Salvador	7751,4645	2351,2074	6226,9396	340,5	613,5316	1162,4031	1235,6015	76,0635	422,1567	3566,5064	13583,541
2	Porto Seguro	6054,924	228,28603	3255,748	93,6375	85,8264	28,9155	50,0661190,9537	33,806	25,2606	239,48085	6578,6191
3	Ilhéus	1550,2929	166,10993	941,25638	136,2	82,2701	57,831	7	25,3545	50,868	429,9773	2215,3706
4	Arraial da Ajuda	1847,2302	49,8149	973,43	42,5625	103,1888	5,7831	7,56645	8,4515	4,1523	136,2359	2065,1165
5	Morro de São Paulo	917,4645	41,204	499,93625	0	41,558	0	2,52215	16,903	12,8037	73,78685	1021,2521
6	Prado	882,9528	4,1204	445,5968	17,025	23,3497	11,5662	10,8665	16,903	16,956	82,4789	968,9031
7	Olivença Catu, Buscavida, Abrantes, Jaua, Interlagos, Areembepe	796,8444	0	398,4222	0	30,0762	11,5662	2,52215	0	12,8037	56,96825	842,60941
8		244,9989	6,8042333	129,30368	0	387,9931	5,7831	15,1329	0	4,1523	413,0614	661,23127
9	Lauro de Freitas	236,7981	110,7409	229,13995	0	156,7544	52,0479	96,643713,3886	0	25,2606	330,7066	656,14258
10	Alcobaça	578,4981	15,2315	304,48055	17,025	6,2337	5,7831	5	16,903	16,956	62,10195	655,18255
11	Valença	266,1843	63,423367	196,51552	76,6125	131,9263	28,9155	51,9988	25,3545	16,956	267,91985	646,53477
12	Guarajuba, MonteGordo, Itacimirim, Pojuca	359,1267	0	179,56335	8,5125	261,3149	0	8,34435	0	0	271,078	637,29845
13	Nova Viçosa	504,6909	8,2408	260,58625	0	80,0855	17,3493	5,044319,9887	16,903	16,956	136,3381	634,4333
14	Santa Cruz Cabralia	497,5152	37,4537	286,2113	17,025	10,3895	5,7831	5	8,4515	16,956	64,40635	598,72625
15	Praia do Forte	406,9647	49,628433	253,11078	0	44,6215	5,7831	16,6887	8,4515	12,8037	88,3485	533,7384
16	Itacaré	243,2904	56,4355	178,0807	8,5125	62,4767	5,7831	8,34435	16,903	16,956	111,8819	403,86505
17	Canavieiras, Praia da Costa	229,9641	27,5927	142,57475	17,025	55,9966	17,3493	16,6887	33,806	16,956	143,6341	400,5419
18	Caravelas	224,4969	12,3612	124,60965	25,5375	50,0093	11,5662	93,3436	25,3545	25,2606	133,13555	369,17188
19	Camaçari	89,5254	8,2408	53,0035	17,025	17,6088	52,0479	5	8,4515	16,956	191,24535	288,36255
20	Mucuri	151,0314	22,035733	97,551433	17,025	69,4496	11,5662	10,866514,1665	0	16,956	111,6758	284,09393
21	Santo Amaro	47,4963	22,2222	45,97035	59,5875	38,6342	23,1324	5	16,903	16,956	119,7234	224,26165
22	Itaparica	133,6047	6,8042333	73,606583	17,025	22,8569	5,7831	2,52215	16,903	8,3046	59,20725	206,53716
23	Maragogipe	64,923	0	32,4615	34,05	54,4115	5,7831	8,34435	16,903	4,1523	95,26925	184,93399
24	Nazaré	31,4364	28,839967	44,558167	34,05	21,0254	23,1324	26,7773	16,903	16,956	110,4691	184,28397
25	Camamu Bom Despacho, Gameleira, Manguinhos, Misericórdia	50,5716	33,146833	58,432633	25,5375	31,6613	5,7831	8,34435	25,3545	29,7597	105,1592	184,11915
26		60,8226	0	30,4113	0	65,2938	5,7831	25,9994	16,903	0	113,9793	174,8019
27	Belmonte	57,7473	0	28,87365	25,5375	23,3497	5,7831	10,8665	16,903	16,956	78,11455	142,3066
28	Ituberá	65,6064	0	32,8032	8,5125	2,0779	5,7831	21,733	25,3545	16,956	73,32325	131,1869
29	Madre de Deus, Suape	0	17,915333	17,915333	17,025	49,5165	5,7831	10,0886	8,4515	4,1523	80,8295	109,29907
30	São Félix		0	0	34,05	10,3895	5,7831	21,733	16,903	16,956	77,4396	90,9781
31	Trancoso		8,2408	8,2408	0	68,7104	0	2,52215	0	16,956	88,18855	81,59285
32	Jacuípe		0	0	0	79,2396	0	0	0	0	79,2396	79,2396
33	Taperoá		0	0	8,5125	34,7248	5,7831	8,34435	16,903	29,4129	96,5869	77,944363
34	Barra Grande		15,2315	15,2315	0	50,6088	0	2,5221513,3886	8,4515	0	61,58245	76,81395
35	Mar Grande, Ilhota, Duro, Gameleira		31,526633	31,526633	0	8,3116	11,5662	5	8,4515	4,1523	45,87025	73,763621
36	Guaibim e Jequiriçá		0	0	0	66,033	0	2,5221513,3886	0	0	68,55515	68,55515
37	Nilo Peçanha		6,8042333	6,8042333	0	28,2447	5,7831	5	8,4515	16,956	72,82395	64,791683
38	Candeias		0	0	0	0	34,6986	25,0330	0	16,956	76,68765	61,85115
39	Salinas da Margarida		6,8042333	6,8042333	8,5125	21,0254	5,7831	5	8,4515	16,956	61,9791	61,040583
40	Cachoeira		0	0	0	2,0779	11,5662	33,377425,8109	8,4515	21,1083	76,5813	58,111538
41	Entre Rios		0	0	0	0	11,5662	5	16,903	4,1523	58,43245	54,799188
42	Una		0	0	8,5125	14,5453	5,7831	19,9887	0	21,1083	62,8442	51,468188
43	Uruçuca		0	0	8,5125	6,2337	5,7831	13,3886	8,4515	16,956	52,2317	44,48895
44	Igrapiúna		0	0	8,5125	6,4801	5,7831	5	8,4515	16,956	47,4338	39,69105
45	Porto Sauípe		0	0	0	27,9983	0	11,6444	0	0	39,6427	39,6427
46	Cairu		0	0	17,025	6,4801	0	2,52215	8,4515	21,1083	41,39955	37,117288
47	Itabatã		11,1111	11,1111	0	0	0	16,6887	8,4515	0	25,1402	36,2513
48	Baixio		0	0	0	30,8154	0	2,52215	0	12,8037	46,14125	34,938013
49	Taipus		0	0	0	15,2845	0	2,52215	16,903	0	34,70965	34,70965
50	Caraíva		4,1204	4,1204	0	18,9475	0	2,52215	8,4515	0	29,92115	155
51	Imbassaí		4,1204	4,1204	0	29,8298	0	0	0	0	29,8298	33,95

52	Sítio do Conde	6,8042333	6,8042333	0	18,7011	0	5,0443	0	0	23,7454	30,54
53	Esplanada, Timbó	0	0	0	0	11,5662	15,9108	0	16,956	44,433	9633
54	Ilha dos Frades	4,1204	4,1204	0	8,3116	0	0	16,903	0	25,2146	29,59
55	BarradeCaravelas	0	0	8,5125	8,558	0	2,52215	8,4515	0	20,9504	29,33
56	Jaguaripe	0	0	0	8,3116	0	7,56645	8,4515	16,956	41,28555	5
57	Comandatuba	11,1111	11,1111	0	4,1558	0	2,52215	8,4515	0	15,12945	28,04
58	São Francisco do Conde	0	0	0	0	5,7831	2,52215	16,903	4,1523	29,36055	415
59	Tubarões, Ambar	0	0	0	0	0	0	25,3545	0	25,3545	26,44
60	Santo Antônio, Diogo	0	0	0	24,0889	0	0	0	0	24,0889	905
61	Campinhos	0	0	0	4,1558	0	2,52215	16,903	0	23,58095	26,24
62	Pedra de Una	0	0	0	4,1558	0	2,52215	16,903	0	23,58095	055
63	Saubara	0	0	0	6,2337	0	8,34435	8,4515	4,1523	27,18185	25,72
64	Cumuruxatiba	0	0	0	18,7011	0	2,52215	0	16,956	38,17925	7288
65	Ilha Maré	12,3612	12,3612	0	8,3116	0	0	0	12,8037	21,1153	25,35
66	Mangue Seco	0	0	0	10,3895	0	2,52215	8,4515	0	21,36315	45
67	Mata de São João	0	0	0	0	5,7831	13,3886	5	0	16,956	24,08
68	Velha Boipeba	0	0	0	0	0	2,52215	16,903	12,8037	32,22885	89
69	Santo André	0	0	0	12,4674	0	0	8,4515	0	20,9189	23,58
70	Maraú	0	0	0	4,1558	0	5,0443	8,4515	16,956	34,6076	095
71	Posto da Mata	0	0	0	0	0	8,34435	8,4515	4,1523	20,94815	23,58
72	Gamboa	0	0	0	6,2337	0	2,52215	8,4515	0	17,20735	095
73	Serra Grande	0	0	0	14,5453	0	2,52215	0	0	17,06745	23,54
74	Dendê	0	0	0	0	0	0	16,903	0	16,903	8588
75	Ilha das vacas, Maria da guarda	0	0	0	0	0	8,34435	8,4515	0	16,79585	23,34
76	Coroa Vermelha	0	0	8,5125	2,0779	5,7831	0	0	0	9,27975	275
77	Cacha Pregos	0	0	0	4,1558	0	2,52215	8,4515	4,1523	19,28175	22,27
78	Campo Limpo, Ilha Atalaia	0	0	0	15,2845	0	0	0	0	15,2845	3263
79	Poças	0	0	0	6,2337	0	0	8,4515	0	14,6852	21,36
80	Conceição de Salinas	0	0	0	0	0	5,0443	8,4515	0	13,4958	315
81	Conde	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	16,956	27,92965	12,91
82	Subaúma	0	0	0	10,3895	0	2,52215	0	0	12,91165	165
83	Barcelos do Sul	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	4,1523	15,12595	11,49
84	Conceição	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	2688
85	Garapuí	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	10,97
86	Aparajur	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	365
87	Santiago Iguape	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	365
88	Torrinhas, Tapuias	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	365
89	Galeão	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	365
90	Cajaiba	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	365
91	Serinhaém	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	365
92	Rio do Campo	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	365
93	Muta	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	365
94	Tanque	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	365
95	Najé	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	365
96	Carvalho	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	365
97	Itiúca	0	0	0	0	0	2,52215	8,4515	0	10,97365	365
98	Ponta de Aratuba	0	0	0	8,3116	0	2,52215	0	0	10,83375	10,83
99	Saquaira	0	0	0	8,3116	0	2,52215	0	0	10,83375	375
100	França	0	0	0	2,0779	0	0	8,4515	0	10,5294	10,83
101	Jandaíra	0	0	0	0	5,7831	2,52215	0	16,956	25,26125	10,52
102	São Roque do Paraguaçu	0	0	0	0	0	0	8,4515	12,8037	21,2552	94
103	Graciosa	0	0	0	0	0	0	8,4515	12,8037	21,2552	10,42
104	Siribinha	0	0	0	6,2337	0	2,52215	0	0	8,75585	475
105	Tairu	0	0	0	6,2337	0	2,52215	0	0	8,75585	10,05
106	Curral	0	0	0	0	0	0	8,4515	0	8,4515	1963
107	Timbuca	0	0	0	0	0	0	8,4515	0	8,4515	10,05

										8,451
108	Pedrinha	0	0	0	0	0	8,4515	0	8,4515	5
109	Tapuia	0	0	0	0	0	8,4515	0	8,4515	5
110	Pescaria	0	0	0	0	0	8,4515	0	8,4515	5
111	Porto da Tiririca	0	0	0	0	0	8,4515	0	8,4515	5
112	Barra Velha	0	0	0	0	0	8,4515	0	8,4515	5
113	Taquaira	0	0	0	0	0	8,4515	0	8,4515	5
114	Vitória do Paraguaçu	0	0	0	0	8,34435	0	0	8,34435	35
115	Santa Luzia	0	0	0	0	7,56645	0	4,1523	11,71875	8,085
116	Camurugi	0	0	6,2337	0	0	0	12,8037	19,0374	7,834
117	Banco da Vitória	0	0	0	0	7,56645	0	0	7,56645	1625
118	Acarai	0	0	4,1558	0	2,52215	0	0	6,67795	7,566
119	Palame	0	0	0	0	5,0443	0	12,8037	17,848	45
120	Massarandupió	0	0	6,4801	0	0	0	0	6,4801	6,677
121	Campinhos	0	0	0	0	5,8222	0	4,1523	9,9745	95
122	Berlinque	0	0	6,2337	0	0	0	0	6,2337	6,644
123	Acupe	0	0	0	0	5,0443	0	4,1523	9,1966	7625
124	RanchoAlegre	0	0	0	0	5,0443	0	0	5,0443	6,480
125	Várzea	0	0	0	0	5,0443	0	0	5,0443	1
126	Pinaré	0	0	2,0779	0	2,52215	0	0	4,60005	6,341
127	Cações (Jacuruna)	0	0	2,0779	0	2,52215	0	0	4,60005	2375
128	PirajubaPirajui	0	0	2,0779	0	2,52215	0	0	4,60005	6,233
129	Costa do Sauípe	0	0	2,0779	0	2,52215	0	0	4,60005	7
130	São Brás	0	0	2,0779	0	2,52215	0	0	4,60005	5,563
131	Sapinho	0	0	4,1558	0	0	0	0	4,1558	3375
132	Barra do Cai	0	0	4,1558	0	0	0	0	4,1558	5,044
133	Itiúba	0	0	0	0	2,52215	0	12,8037	15,32585	3
134	Corumbau	0	0	2,0779	0	0	0	12,8037	14,8816	5,044
135	Cabuçu	0	0	0	0	2,52215	0	4,1523	6,67445	3
136	Barra Grande	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
137	Bom Jesus dos Pobres	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
138	Barra do Gil e Penha	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
139	Barra do Itariri	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
140	Jiribatuba	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
141	Barra do Pote	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
142	Matarandiba	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
143	Taquari	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
144	Novo Destino	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
145	Arraial Pouso Alegre	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
146	Aparaju	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
147	São Benedito	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
148	Boca do Córrego	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
149	São Francisco do Paraguaçu	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
150	Capoeiruçu	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
151	Belém da Cachoeira	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
152	Tibiri	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
153	São Sebastião, Cova da Onça	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
154	Travessão	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
155	Tremembé	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
156	Ponta de Caieira	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
157	Ilha Grande	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
158	Porto de Areia	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
159	Juerana	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
160	NovaTribuna	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
161	Cobó	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
162	Altamira	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
163	Lagoa Redonda	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3
164	Ibatuí	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	3

										2,522
165	Pedras	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
166	Limão	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
167	Santo Antonio	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
168	São Jose	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
169	Japu	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
170	Coutos	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
171	Maria Jape	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
172	Aritaguá	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
173	Sambaituba	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
174	Castelo Novo	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
175	Banco do Pedro	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
176	Ponta do Ramo	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
177	Pimenteira	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
178	Inema	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
179	Banco Central	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
180	Itajaí	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
181	Carobeiras	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
182	Bela vista	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
183	Itaberoé	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
184	IlhaAjuda, Saojoao	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
185	Camaçandí	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
186	São Bernardo	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
187	Ponte de Tabatinga	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
188	Abadia	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
189	Coqueiros	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
190	Ibiaçu	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
191	Piabanha	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
192	Tremembé	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
193	Amado Bahia	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
194	Pedra do Salgado	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
195	31 de Março	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
196	Cruzelândia	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
197	Belo Cruzeiro	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
198	Colônia Nova	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
199	Taquarinha	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
200	Ibiranhém	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
201	Helvécio	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
202	Vale Verde	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
203	Guarani	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
204	Encarnação	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
205	Cairu	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
206	Barra do Paraguçu	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
207	Betânia	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
208	Itapema	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
209	Pedras	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
210	Santo Estevão	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
211	Areias	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
212	Muribeca e Caípe	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
213	Paramirim	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
214	Monte Recâncavo	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
215	Dom João	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
216	Boa Vista	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
217	Colônia de Una	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
218	Vila Brasil	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
219	Maricoabo	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
220	Riachao da Serra do Meio	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15
221	Sarapuí	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	15

222	Orobo	0	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	2,52215
223	Terra Preta, Lagoaseca	0	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	2,52215
224	Catu	0	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	2,52215
225	Ponta Grossa	0	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	2,52215
226	Coroa	0	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	2,52215
227	Baiacu	0	0	0	0	0	2,52215	0	0	2,52215	2,52215
228	Piedade	0	0	0	0	0	0	0	12,8037	12,8037	1,6004625
229	Guapira	0	0	0	0	0	0	0	12,8037	12,8037	1,6004625
230	Mataripe	0	0	0	0	0	0	0	4,1523	4,1523	0,5190375
Elaboração: Éder Romagna Rodrigues											

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
NÚCLEO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

ÉDER ROMAGNA RODRIGUES

**AS INTERAÇÕES URBANAS PELO TURISMO: UMA ANÁLISE DA EVOLUÇÃO ESPACIAL DA REDE URBANA DO
TURISMO NO LITORAL DA BAHIA ENTRE 1970 À 2000**

São Cristóvão (SE)

2011

ÉDER ROMAGNA RODRIGUES

**AS INTERAÇÕES URBANAS PELO TURISMO: UMA ANÁLISE DA EVOLUÇÃO ESPACIAL DA REDE URBANA DO
TURISMO NO LITORAL DA BAHIA ENTRE 1970 A 2000**

Tese apresentada ao Núcleo de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Sergipe como etapa prevista pelo regulamento do curso de Doutorado.

Área de concentração: Organização e dinâmica dos espaços Agrário e Regional
Linha de pesquisa: Análise regional

Orientador: Prof. Dr. Sylvio Carlos Bandeira de Mello e Silva

São Cristóvão (SE)

2011

LISTA DE FIGURAS

1- Municípios integrantes do litoral norte e sul da região metropolitana de Salvador que apresentam segundas residências – 2008.....	28
2- Núcleos integrantes da região turística Estrada Real – 2008.....	29
3- Municípios integrantes da região de desenvolvimento estratégico Chapada Diamantina -2000.....	30
4- Municípios integrantes do roteiro turístico “Estrada de ferro Curitiba-Paranaguá” -2011.....	31
5- Municípios integrantes do roteiro turístico “Caminho de Santiago de Compostella” -2011.....	32
6- Modelo de Leiper-1999.....	35
7- Corredores de viagens e de estadia – 2002.....	38
8- Modelo regional centro-periferia – 1970.....	41
9- Limiares de alcance máximo e mínimo de um bem -1998.....	59
10- Área de influência durante os fluxos de viagens-2011.....	61
11- Área de influência durante os fluxos de traslado-2011.....	62
12- Expansão espacial de forma concêntrica- 1969.....	66
13- Expansão espacial em profundidade- 1969.....	66
14- Expansão espacial linear- 1969.....	67
15- Modelo de evolução de destinações turísticas de Miossec 1976.....	69
16- Modelo de evolução dos transportes de Miossec – 1976.....	71
17- Elementos integrantes da malha viária de uma região de destino litorânea..	73
18- Evolução da malha viária em uma região de destino litorânea.....	76
19- Modelo de evolução das redes em países subdesenvolvidos por Taafle et alli-1963.....	78
20- Modelo de evolução das redes urbanas do turismo lineares – 2011...	87
21- Modelo de sucessão espacial – 2005.....	88
22- Modelo de sucessão espacial II – 2005	89
23- Modelo do cone de visitação – 1979	90
24- Regiões de planejamento do PRODETUR-BA-2001.....	97
25- Localização da área de estudos -2007.....	99
26- Relevo da área de estudos-2010.....	101
27- Hidrografia da área de estudos-2010	103
28- Clima da área de estudos-2010.....	105
29- Vegetação da área de estudos -2010.....	107
30- Núcleos da área de estudo-2005.....	161
31- Núcleos da região turística Baía de Todos os Santos em encarte de ampliação- 2005.....	162
32- Elementos que integram a malha viária -2002.....	116
33- Símbolos escolhidos para representar os Índices de Centralidade Turística.	140
34- Modelo de evolução das redes urbanas do turismo litorâneas- 2010.....	146

LISTA DE TABELAS

1- Tipos de redes urbanas- Tabela Síntese.....	16
2- Rede Christalleriana- Tabela Síntese.....	18
3- Centros urbanos das redes Christallerianas.....	18
4- Bens e serviços produzidos pelas localidades centrais.....	19
5- As características dos Bens e serviços	20
6- Referências bibliográficas dos inventários da oferta turística-1970-1980.....	163
7- Referências bibliográficas dos inventários da oferta turística-1990-2000.....	165
8- Núcleos urbanos do litoral da Bahia – 2005.....	167
9- Variáveis escolhidas para o estudo.....	112
10- Fontes para o mapeamento viário da área de estudos.....	114
11- Fontes dos dados populacionais para o cálculo do índice de função turística..	118
12- Variável do total de leitos de hospedagem e sua respectiva fonte..	118
13- Sistema de variáveis empregado na elaboração do Índice de Centralidade Turística.....	121
14- Descrição das variáveis a serem utilizadas para o cálculo do Índice de Centralidade Turística.....	126
15- Variáveis e variáveis agregadas.....	130
16- Classificação das variáveis agregadas em infra-estruturas turística e infra-estruturas básicas.....	132
17- Variáveis que irão compor os grupos temáticos de análise.....	133
18- Os dez maiores Índices de Centralidade Turística Globais-2000.....	134
19- Índices de centralidade turística -1970.....	169
20- Índices de centralidade turística -1980.....	170
21- Índices de centralidade turística -1990.....	173
22- Índices de centralidade turística -2000.....	177
23- Classes de centralidade extraídas do universo dos índices globais do litoral da Bahia.....	136
24- Classes e categorias correspondentes aos centros turísticos do litoral da Bahia para 1970,1980,1990 e 2000.....	140

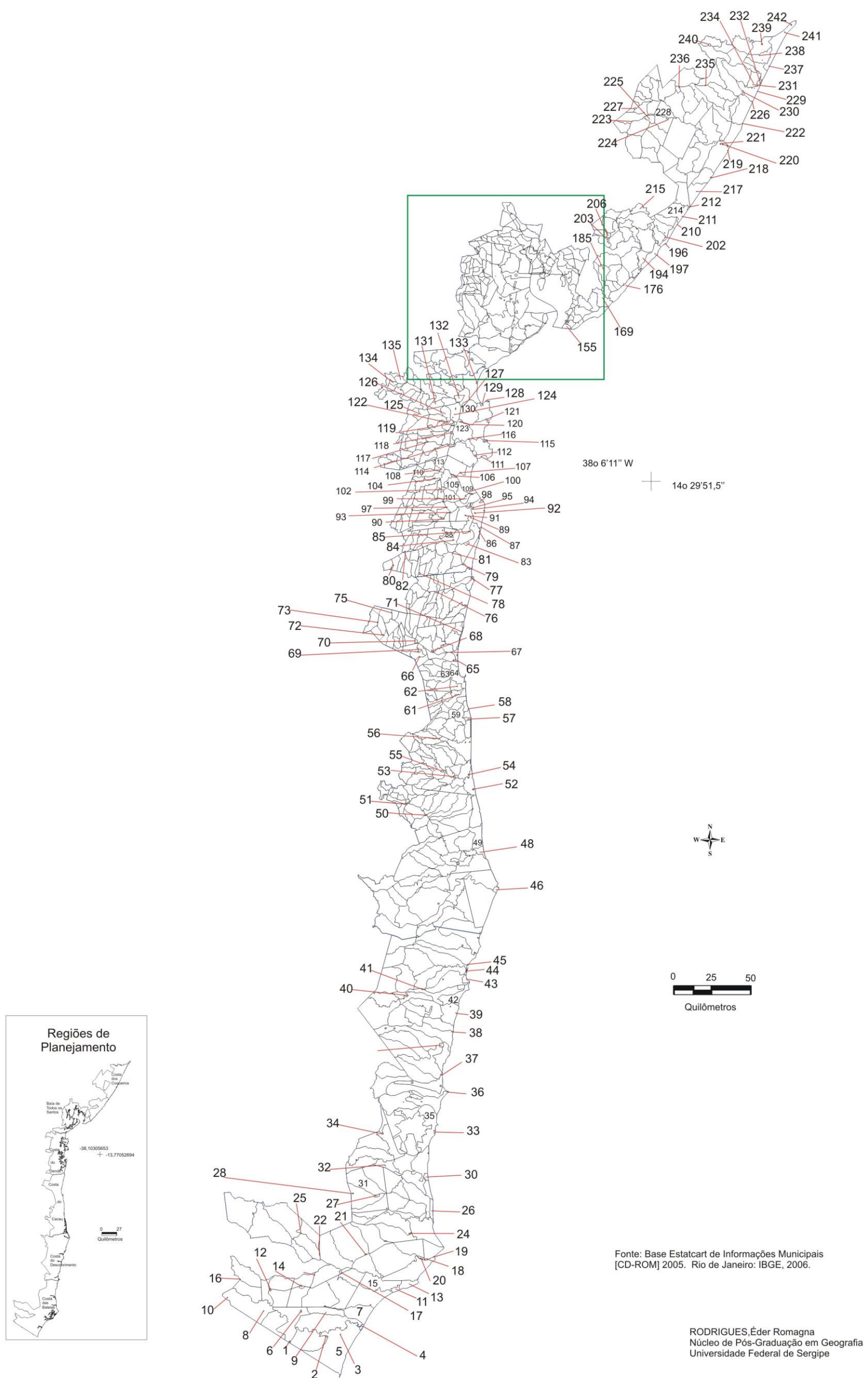
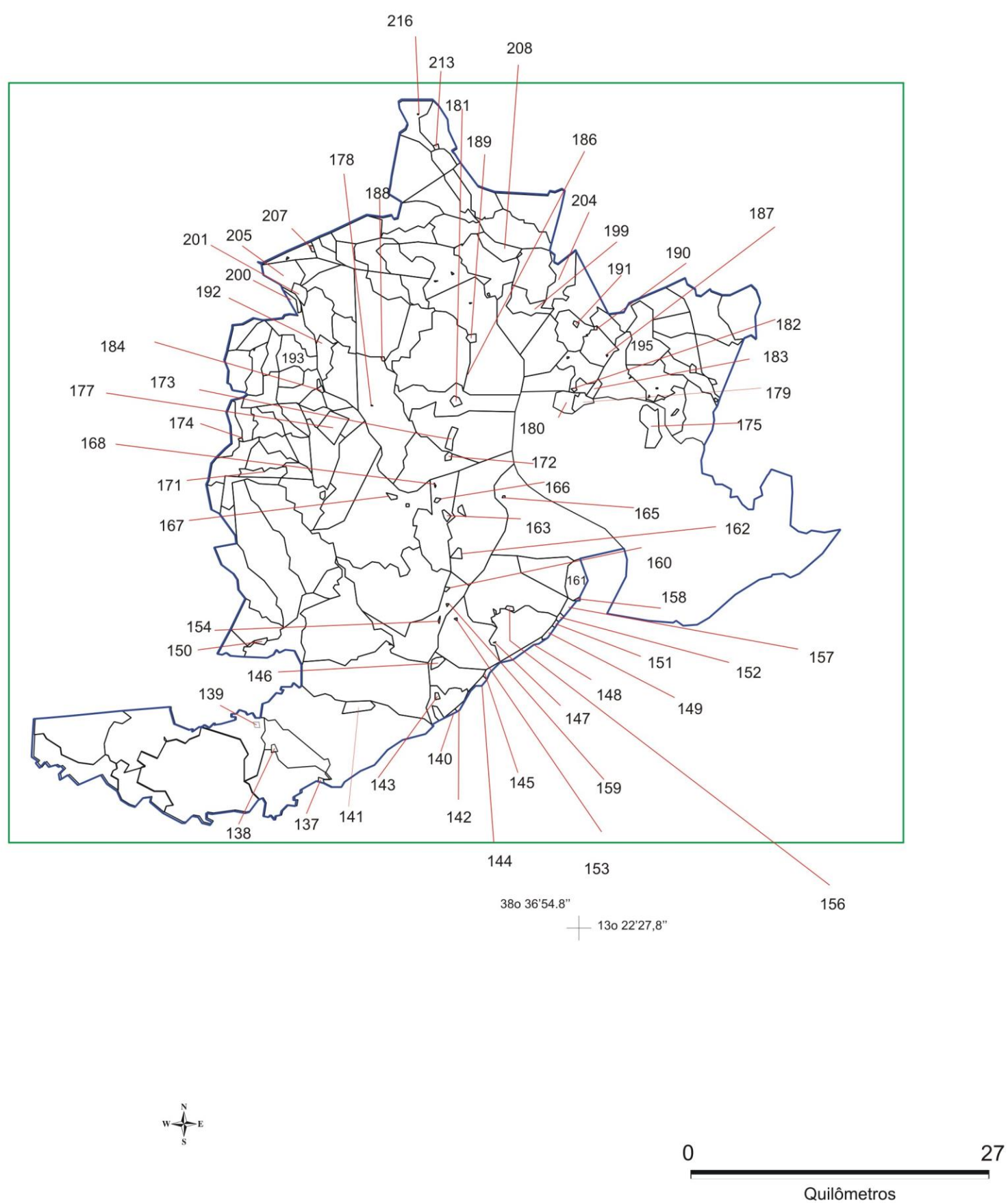


FIGURA 30 – Núcleos da área de estudo-2005



Fonte: Base Estatcart de Informações Municipais [CD-ROM] 2005. Rio de Janeiro: IBGE, 2006.

RODRIGUES, Éder Romagn
Núcleo de Pós-Graduação em Geografia
Universidade Federal de Sergipe

FIGURA 31 – Núcleos da região turística Baía de Todos os Santos em encarte de ampliação- 2005

QUADRO 8
Núcleos urbanos do litoral da Bahia – 2005

Númer o	Aglomerado	Númer o	Aglomerado	Númer o	Aglomerado
	Costa das Baleias	80	Piabanha	162	Encarnação
1	Trinta e um de Março	81	Tremembé	163	Conceição de Salinas
2	Nova Brasília	82	Travessão	164	Salinas
3	Cruzelândia	83	Maraú	165	Itaparica
4	Mucuri	84	Tapuia	166	Cairu
5	Porto da Tiririca	85	Barcelos do Sul	167	São Roque do Paraguaçu
6	Itabatã	86	Saquaira	168	Barra do Paraguaçu
7	Junata	87	Tanque	169	Lauro de Freitas
					Bom Despacho, Gameleira, Manguinhos, Amoreira,
8	Belo Cruzeiro	88	Tremembé	170	Misericórdia
9	Colônia Nova	89	Ponta de Caieira	171	Piedade
10	Taquarinha	90	Acarai	172	Bom Jesus dos Pobres
11	Nova Viçosa	91	Cajaíba	173	Cabuçu
12	Argolo	92	Taipus	174	Guapira
13	Barra Velha	93	Camamu	175	Ilha de Maré
14	Posto da Mata	94	Sapinho		Costa dos Coqueiros
15	Dendê	95	Campinhos	176	Catu, Buscavida, Abrantes, Jauá, Interlagos, Arembepe
16	Ibiranhém	96	Ilha Grande	177	Maragogipe
17	Helvécio	97	Pinaré	178	São Francisco do Paraguaçu
18	Porto de Areia	98	Barra Grande	179	Madre de Deus, Suape
19	Barra de Caravelas	99	Tubarões, Ambar	180	Maria da guarda
20	Caravelas	100	Serinhaém	181	Saubara
21	Juerana	101	França	182	Santo Estevão
22	RanchoAlegre	102	Igrapiúna	183	Areias
23	Taquari	103	Curral	184	Najé
24	Aparajur	104	Itajaí	185	Camaçari
25	Nova Tribuna	105	Timbuca	186	Itapema
26	Alcobaça	106	Pescaria	187	Mataripe
27	Novo Destino	107	Rio do Campo	188	Santiago do Iguape
28	Arraial Pouso Alegre	108	Ituberá	189	Acupe
29	Aparaju	109	Carobeiras	190	Paramirim
30	Prado	110	Bela vista	191	Monte Recôncavo
31	São Benedito	111	S.Sebastião	192	Vitória do Paraguaçu
32	São Francisco	112	Carvalho	193	Boa Vista
33	Cumuruxatiba	113	Itaberoé	194	Jacuípe
34	Guarani	114	Nilo Peçanha	195	Candeias
35	Barra do Caí	115	Velha Boipaba	196	Praia do Forte
36	Corumbau	116	Itiúca	197	Guarajuba, Monte Gordo, Itacimirim, Pojuca
	Costa do Descobrimento	117	Itiúba	198	São Brás
37	Caraíva	118	Taperoá	199	S.Francisco do Conde
38	Trancoso	119	Camurugi	200	São Félix
39	Arraial da Ajuda	120	Cairu	201	Cachoeira
40	Vale Verde	121	Garapué	202	Açu da torre
41	Pindorama	122	Graciosa	203	Amado Bahia
42	Porto Seguro	123	Torrinhas, Tapuias	204	Dom João
43	Coroa Vermelha	124	Maricoabo	205	Capoeiruçu
44	Santa Cruz Cabrália	125	Riachão da Serra do Meio	206	Mata de São João
45	Santo André	126	Sarapuí	207	Belém da Cachoeira
46	Belmonte	127	Galeão	208	Santo Amaro
47	Boca do Córrego	128	Gamboa	209	Tibiri
	Costa do Cacau	129	Morro de São Paulo	210	Imbassaí
48	Canavieiras	130	Pedrinha	211	Costa do Sauípe
	Campo Limpo, Ilha				
49	Atalaia	131	Orobó	212	Porto Sauípe
50	Betânia	132	Valença	213	Campinhos
51	Santa Luzia	133	Guaibim, Jequiriçá	214	Santo Antônio, Diogo
52	Comandatuba	134	Terra Preta, Lagoa seca	215	Pedra do Salgado
53	Una	135	Várzea	216	Pedras
54	Pedra de Una	136	Taquaira	217	Massarandupió
55	Colônia de Una		Baía de Todos os Santos	218	Subaúma
56	Vila Brasil	137	São João	219	Baixio
57	Santo Antonio	138	Camaçandi	220	Mata
58	Olivença	139	São Bernardo	221	Palame
59	São José	140	Cacha Pregos	222	Barra do Itariri
60	Japu	141	Jaguaripe	223	Sítio do Meio
61	Coutos	142	Berlinque	224	Lagoa Redonda
62	Maria Jape	143	Catu	225	Entre Rios
63	Banco da Vitória	144	Ponta de Aratuba	226	Sítio do Conde
64	Ilhéus	145	Tairu	227	Ibatuí
65	Aritaguá	146	Jiribatuba	228	Pedras
66	Rio do Braço	147	Ponta Grossa	229	Poças
67	Sambaituba	148	Barra Grande	230	Conde
68	Castelo Novo	149	Conceição	231	Vila Velha
69	Banco do Pedro	150	Nazaré	232	Siribinha
70	Uruçuca	151	Barra do Pote	233	Limão
71	Ponta do Ramo	152	Coroa	234	Cobó

72	Pimenteira	153	Matarandiba	235	Altamira
73	Inema	154	Cações	236	Esplanada, Timbó
74	Serra Grande	155	Salvador	237	Costa Azul
75	Banco Central	156	Baiacu	238	Ponte de Tabatinga
76	Taboquinha	157	Barra do Gil, Penha	239	Abadia
77	Itacaré	158	Gamboa	240	Jandaíra
	Costa do Dendê	159	Mutá	241	Coqueiros
78	Ibiaçu	160	Pirajuba, Pirajui	242	Mangue Seco
			Mar Grande, Ilhota,Duro,		
79	Caubi	161	Gameleira		

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA-IBGE. *Base Estatcart de Informações Municipais*. [CD-ROM] 2005. Rio de Janeiro: IBGE,2006

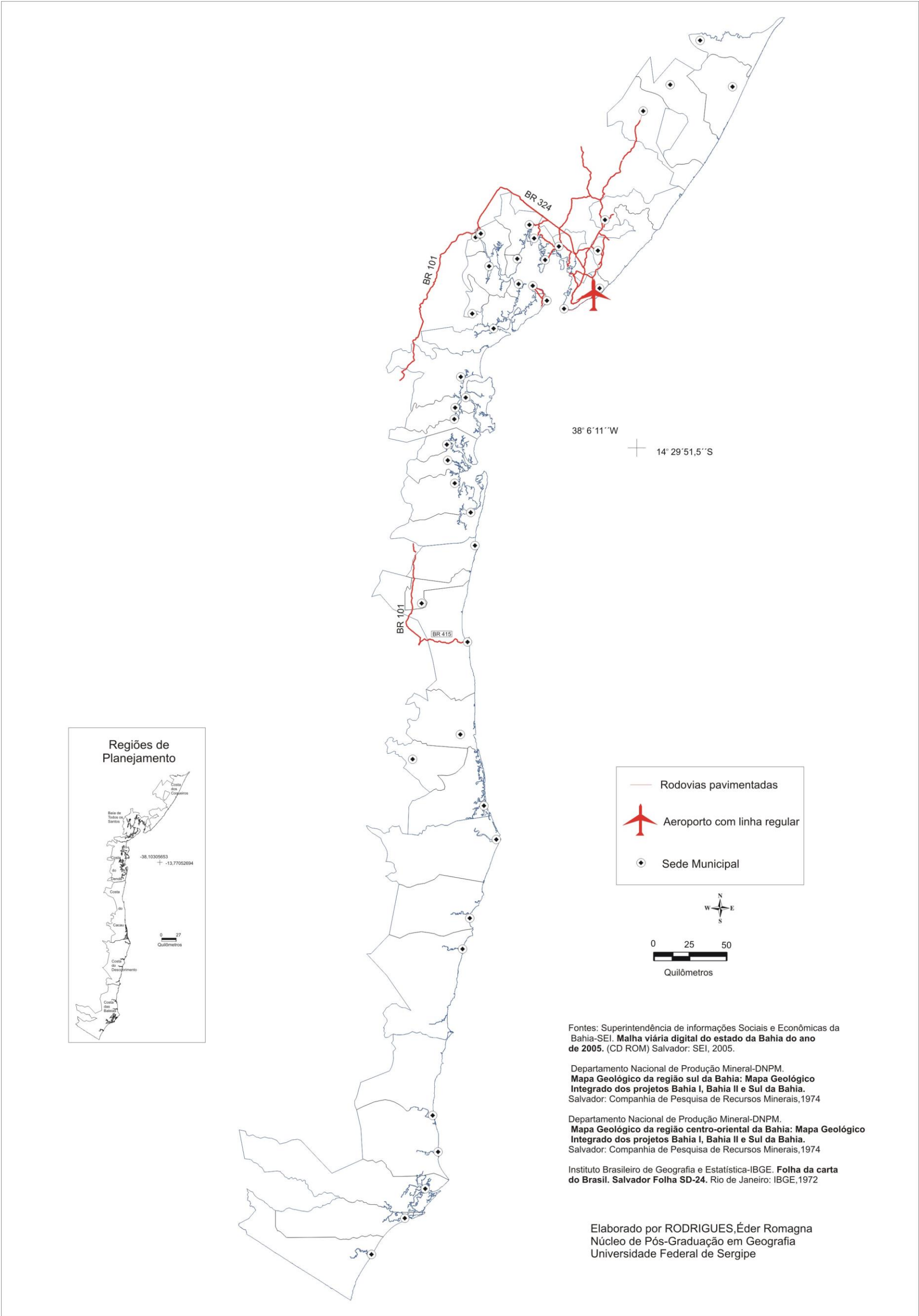


FIGURA 35 – Rodovias da área de estudos- 1970

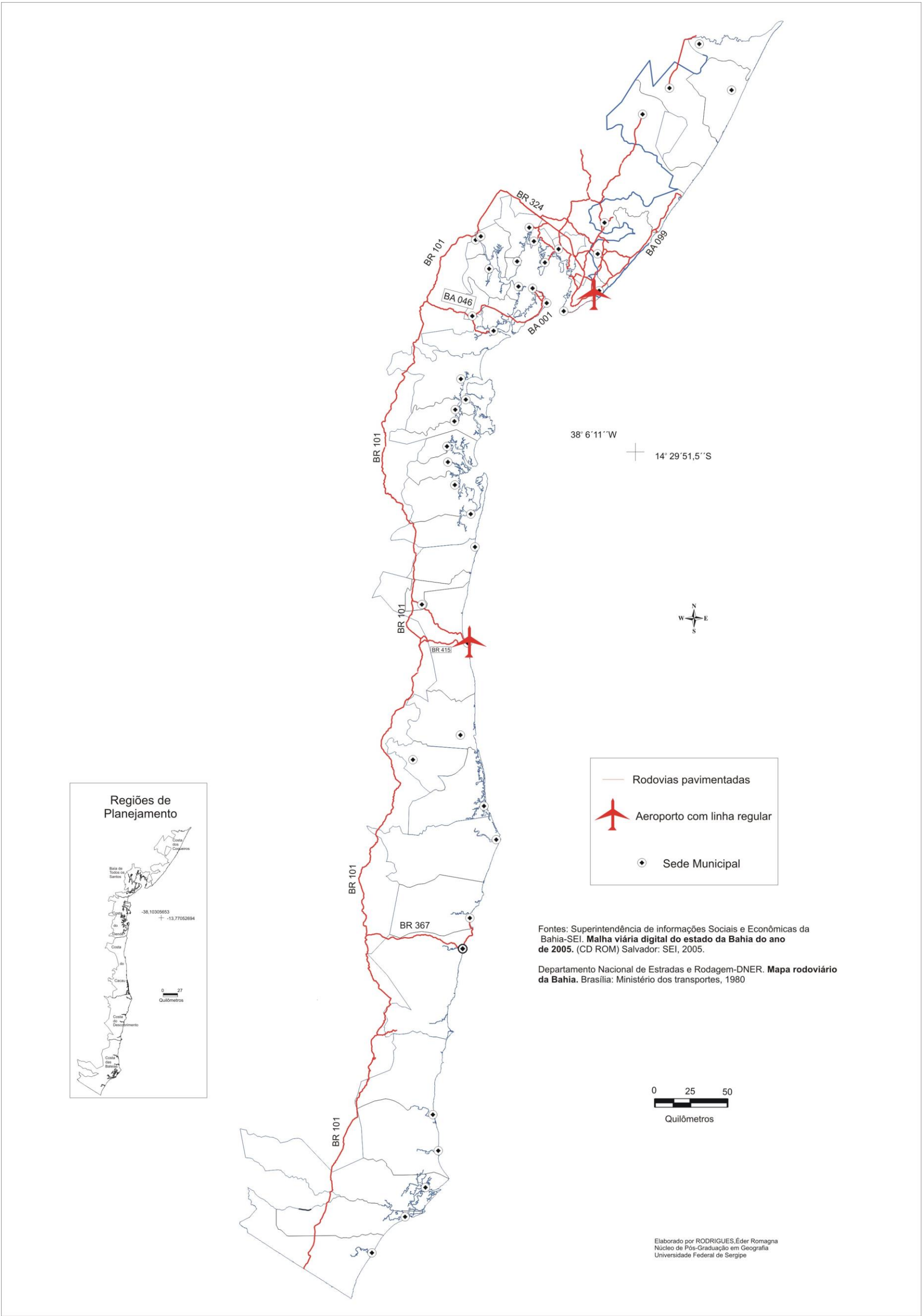


FIGURA 36 – Rodovias da área de estudos- 1980

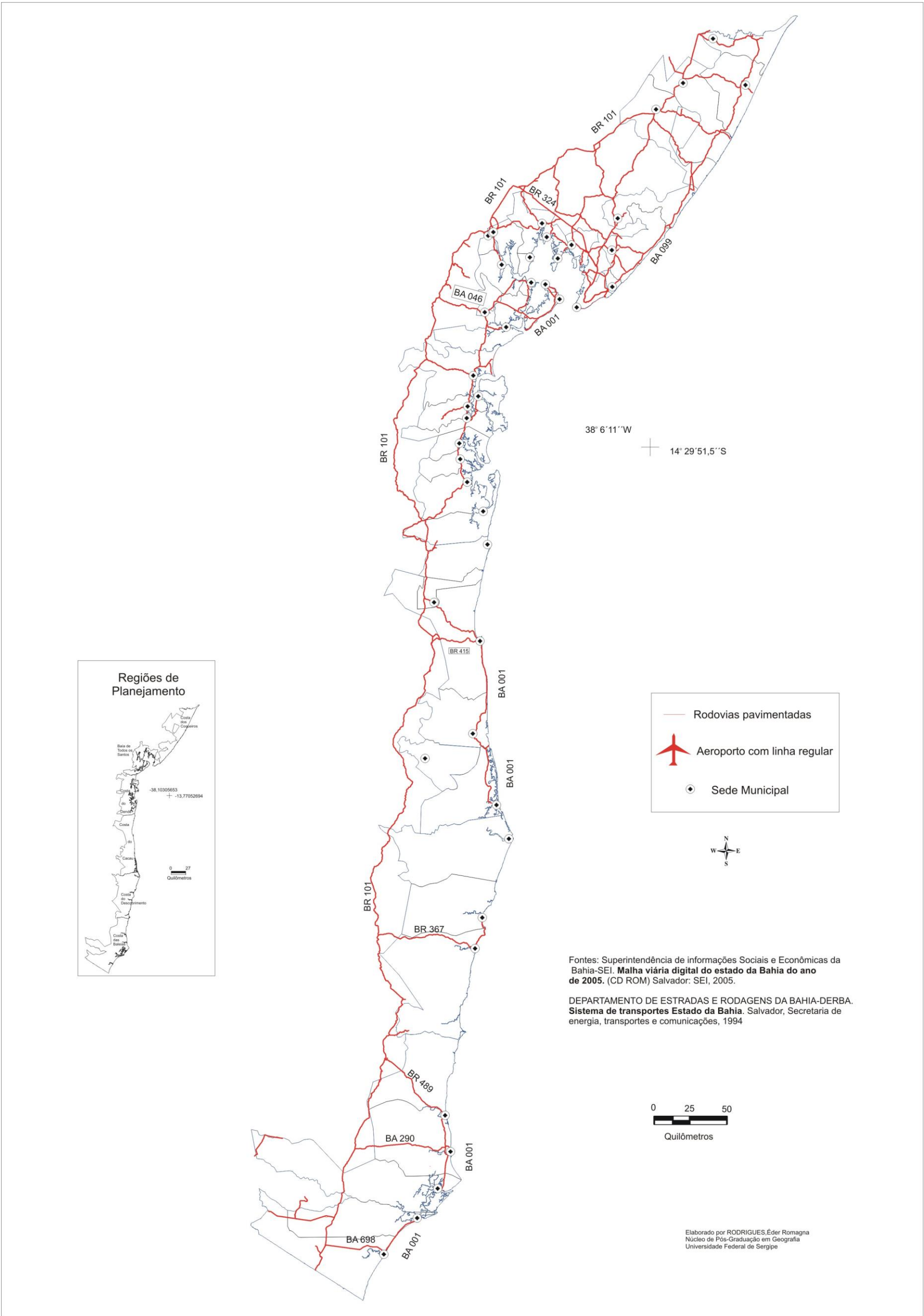


FIGURA 37 – Rodovias da área de estudos- 1990

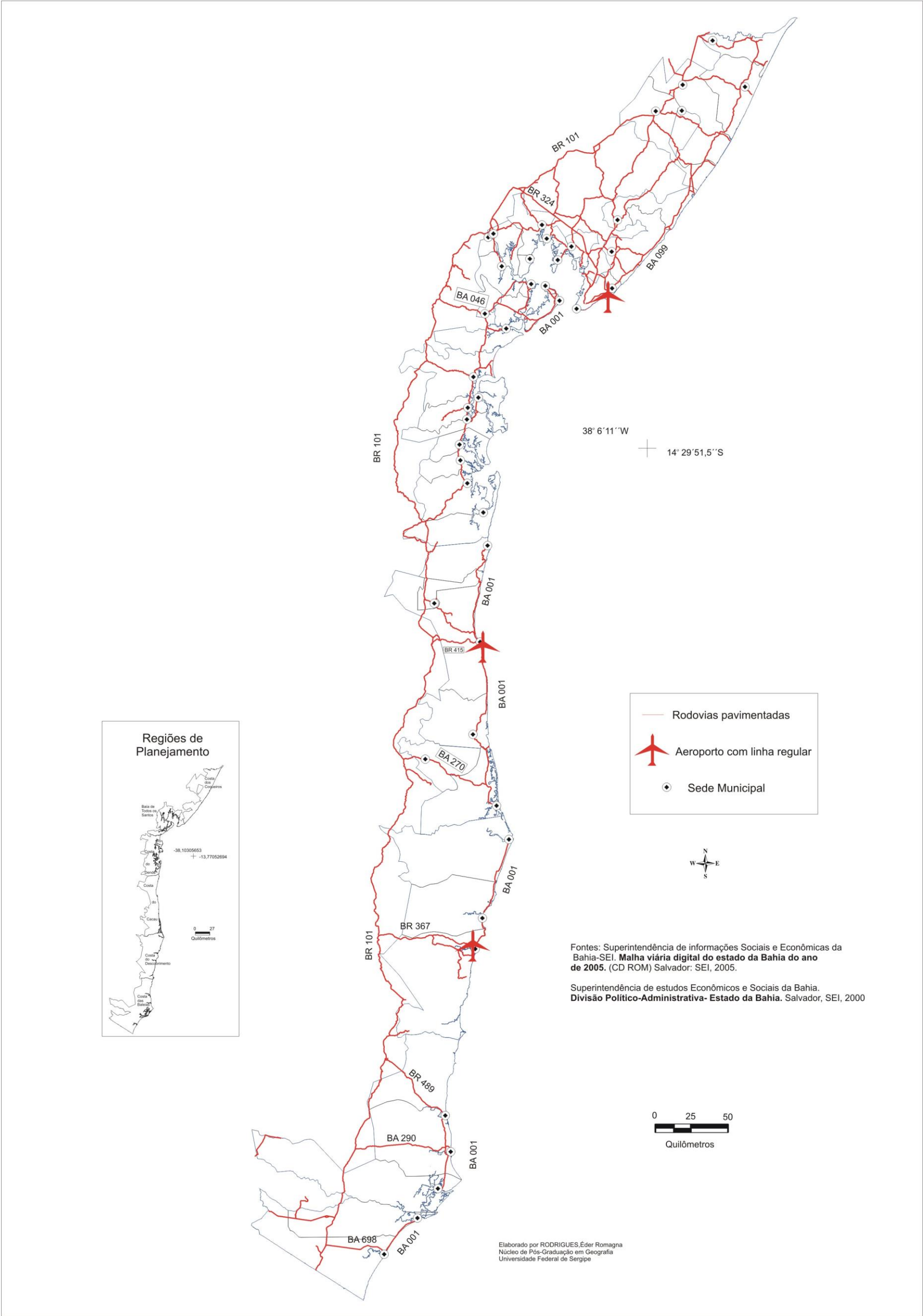


FIGURA 38 – Rodovias da área de estudos- 2000

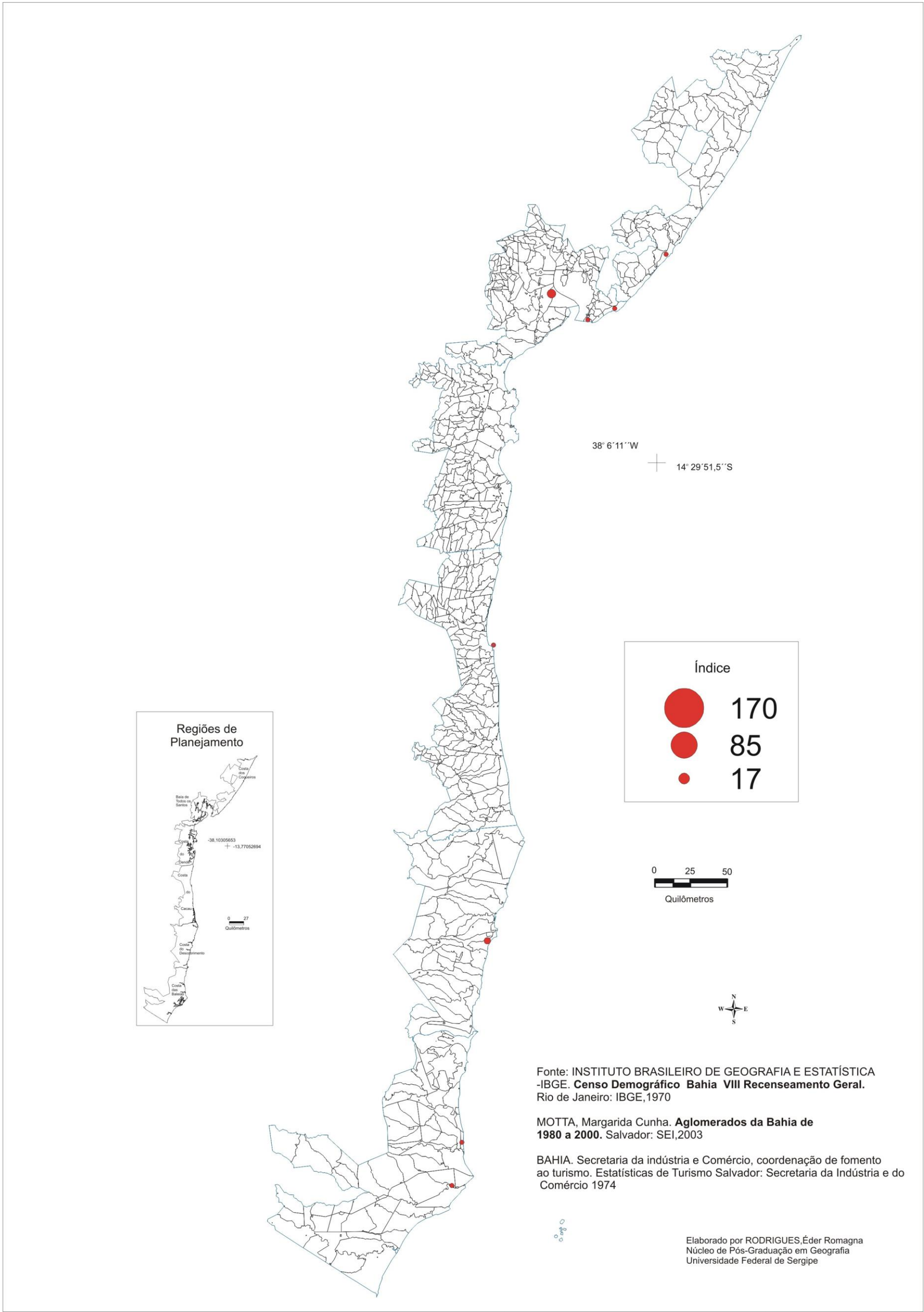


FIGURA 39 – Índices de Função turística da área de estudos- 1970

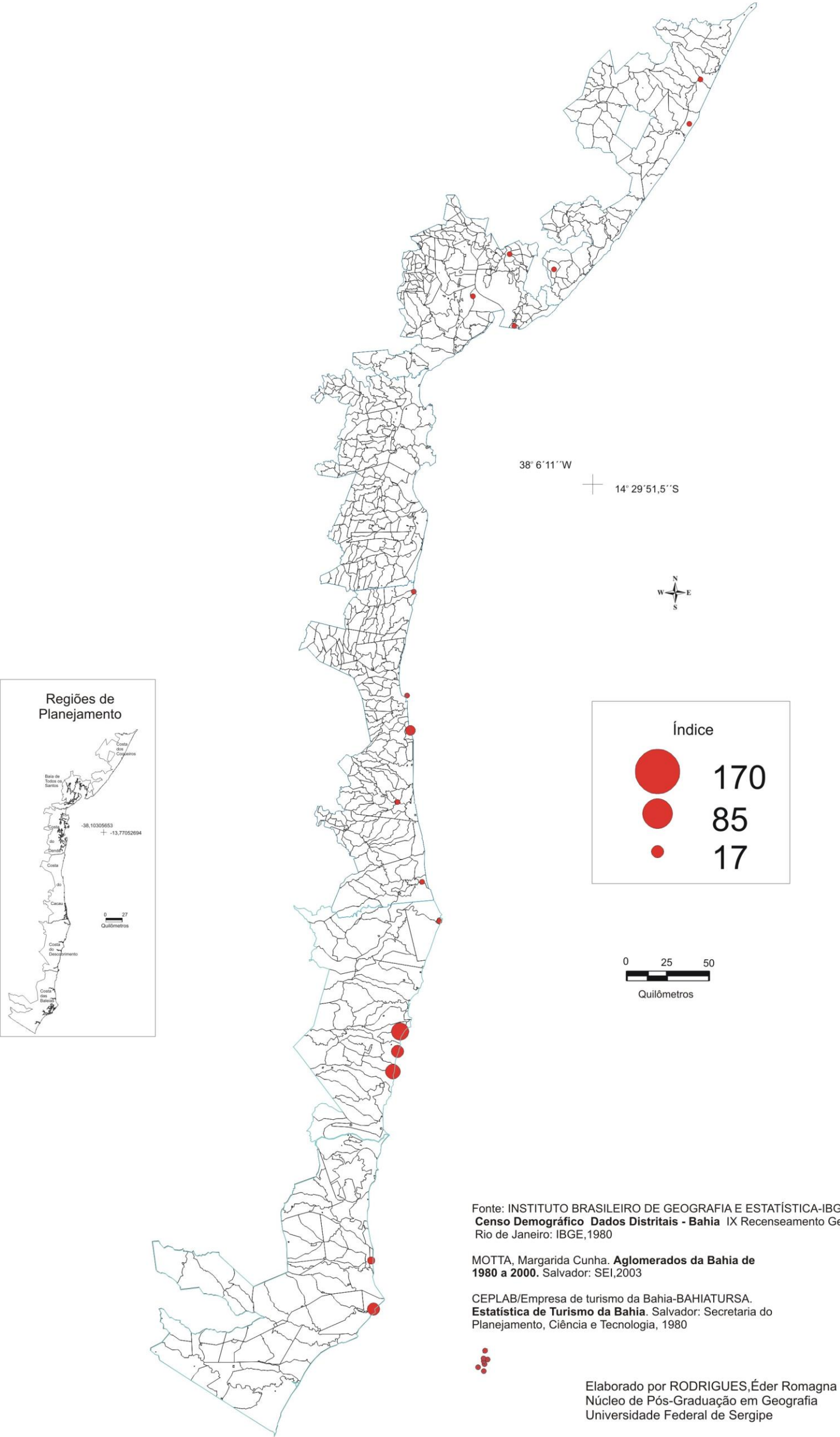


FIGURA 40 – Índices de Função turística da área de estudos- 1980

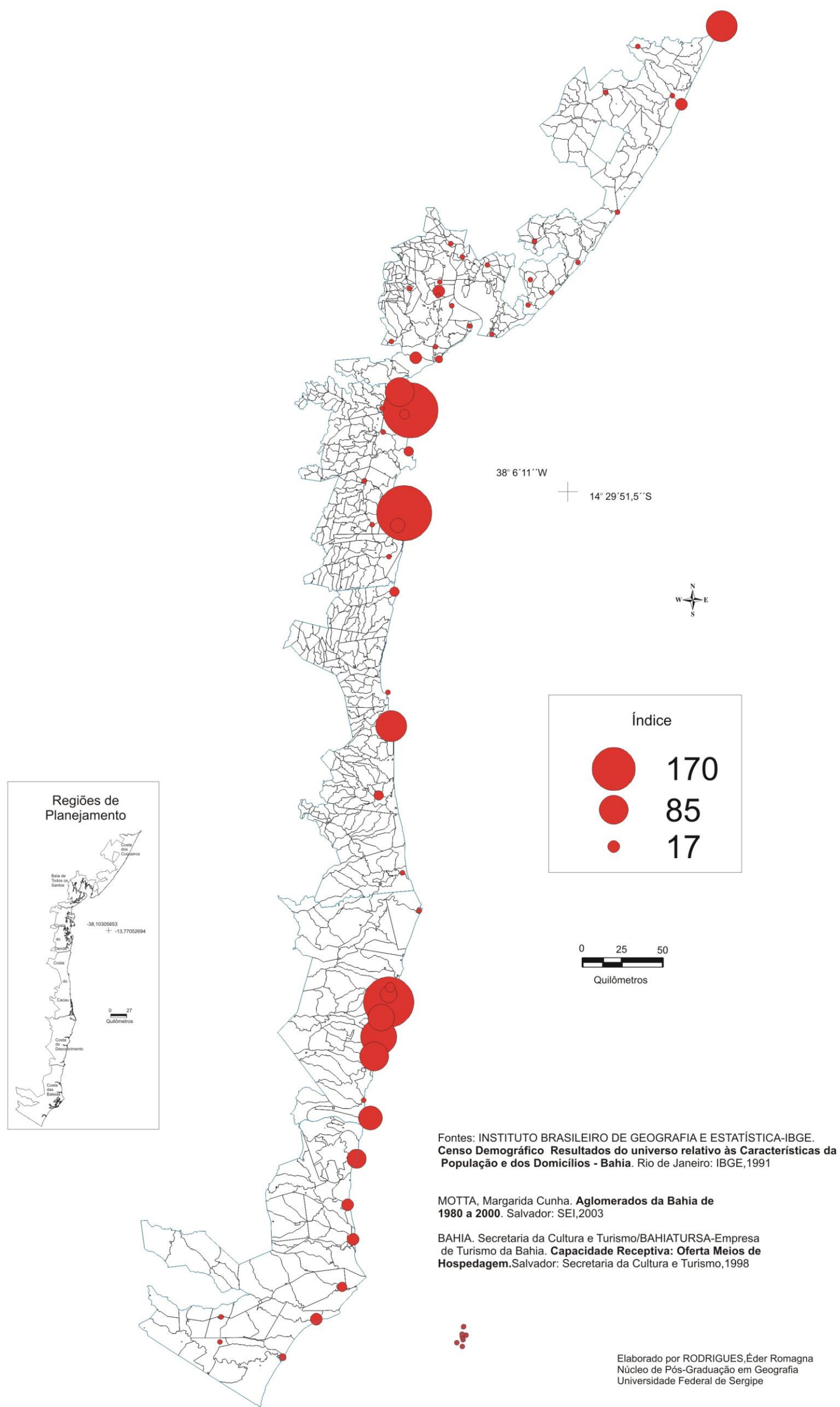


FIGURA 41 – Índices de Função turística da área de estudos- 1990

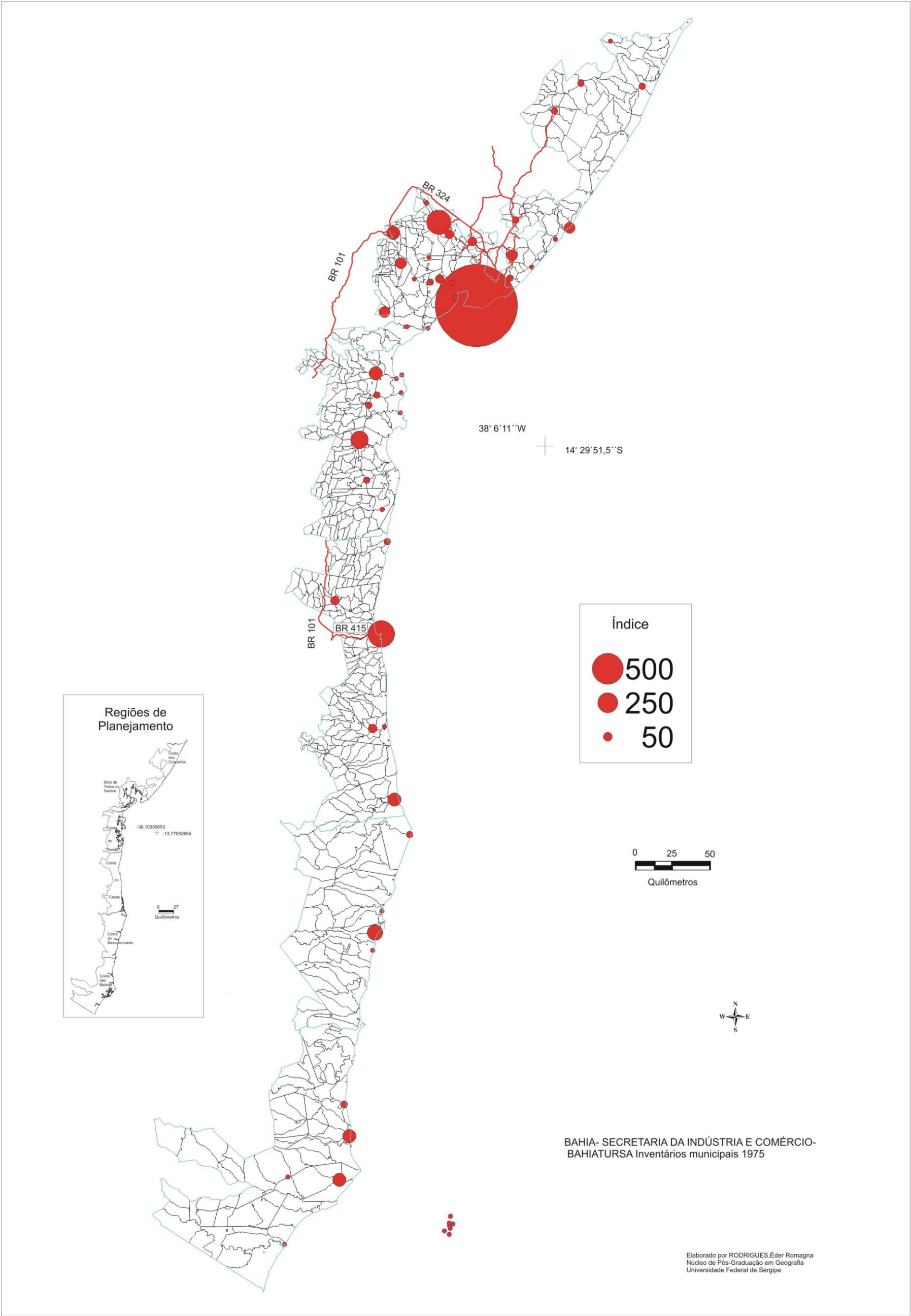


FIGURA 43 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Básica- 1970

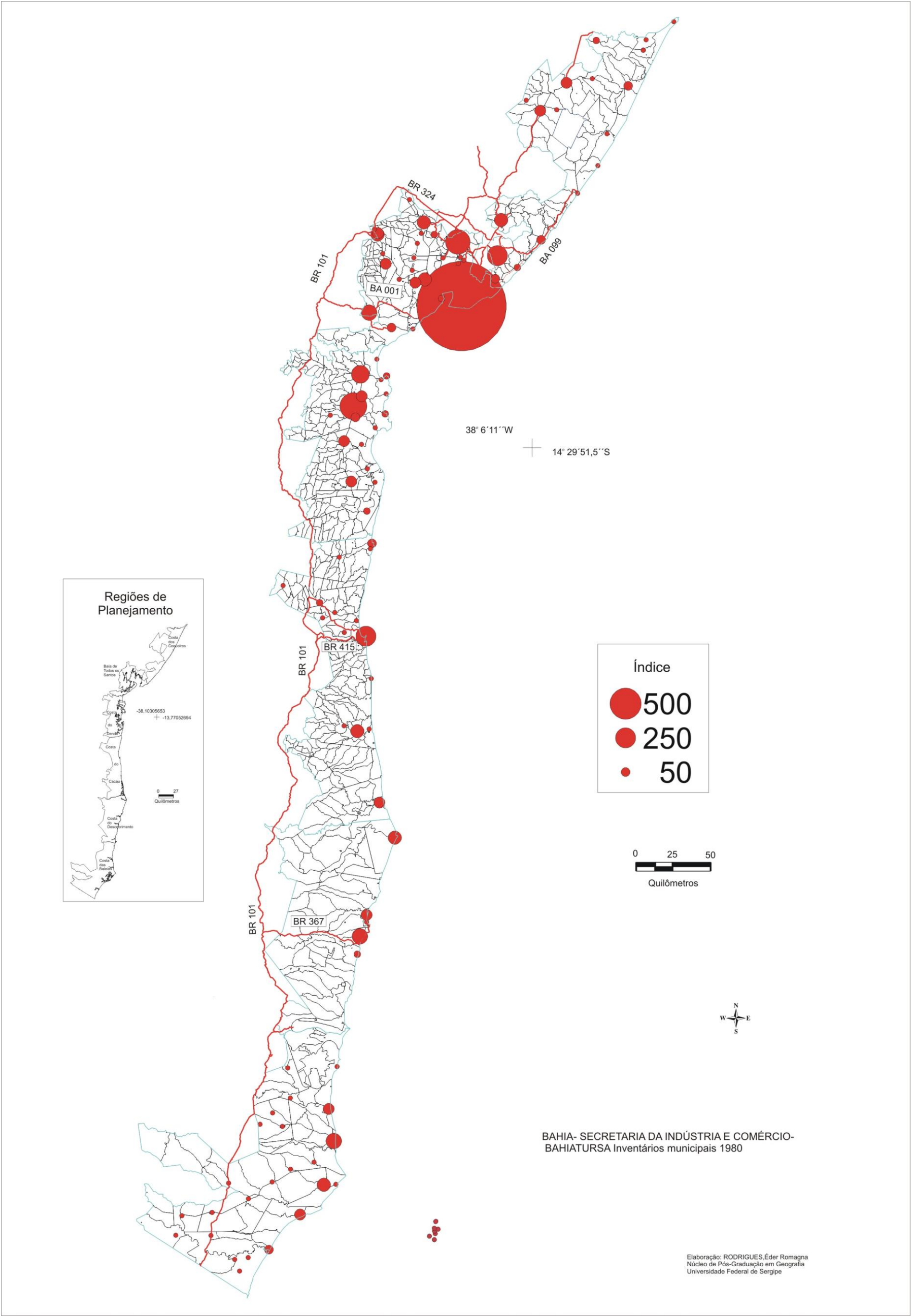


FIGURA 44 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Básica- 1980

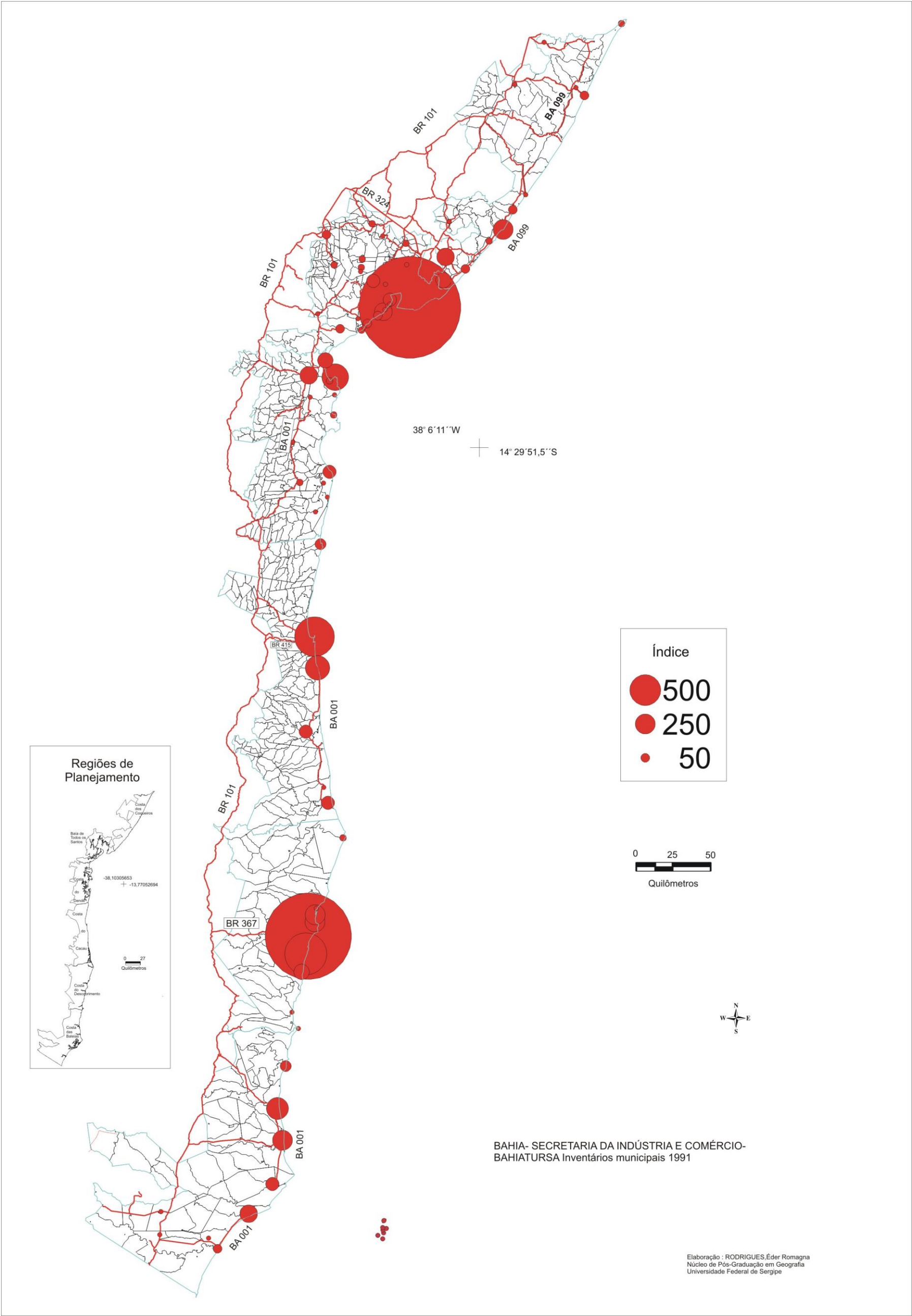


FIGURA 45 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Básica- 1990

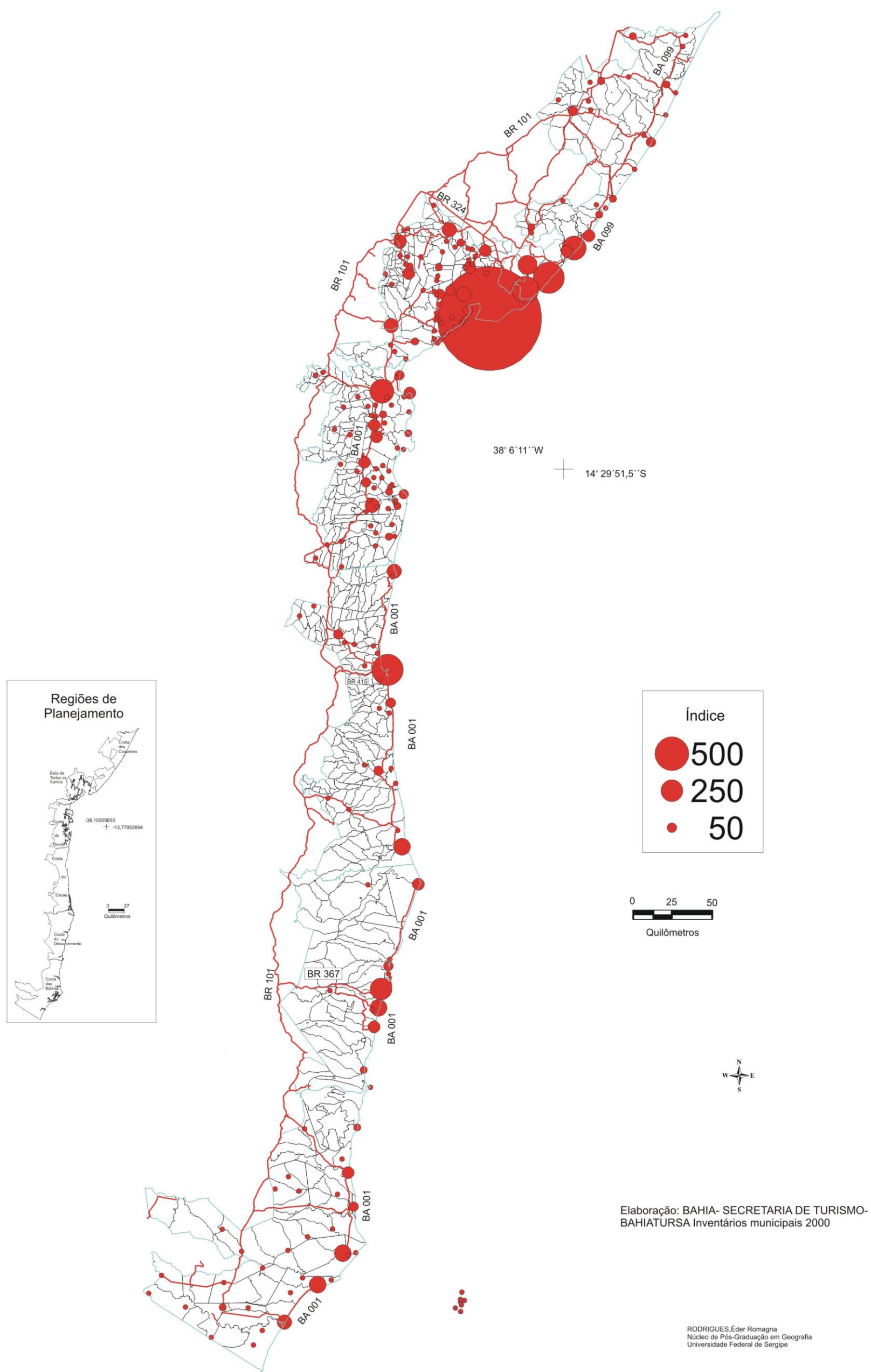


FIGURA 46 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Básica- 2000

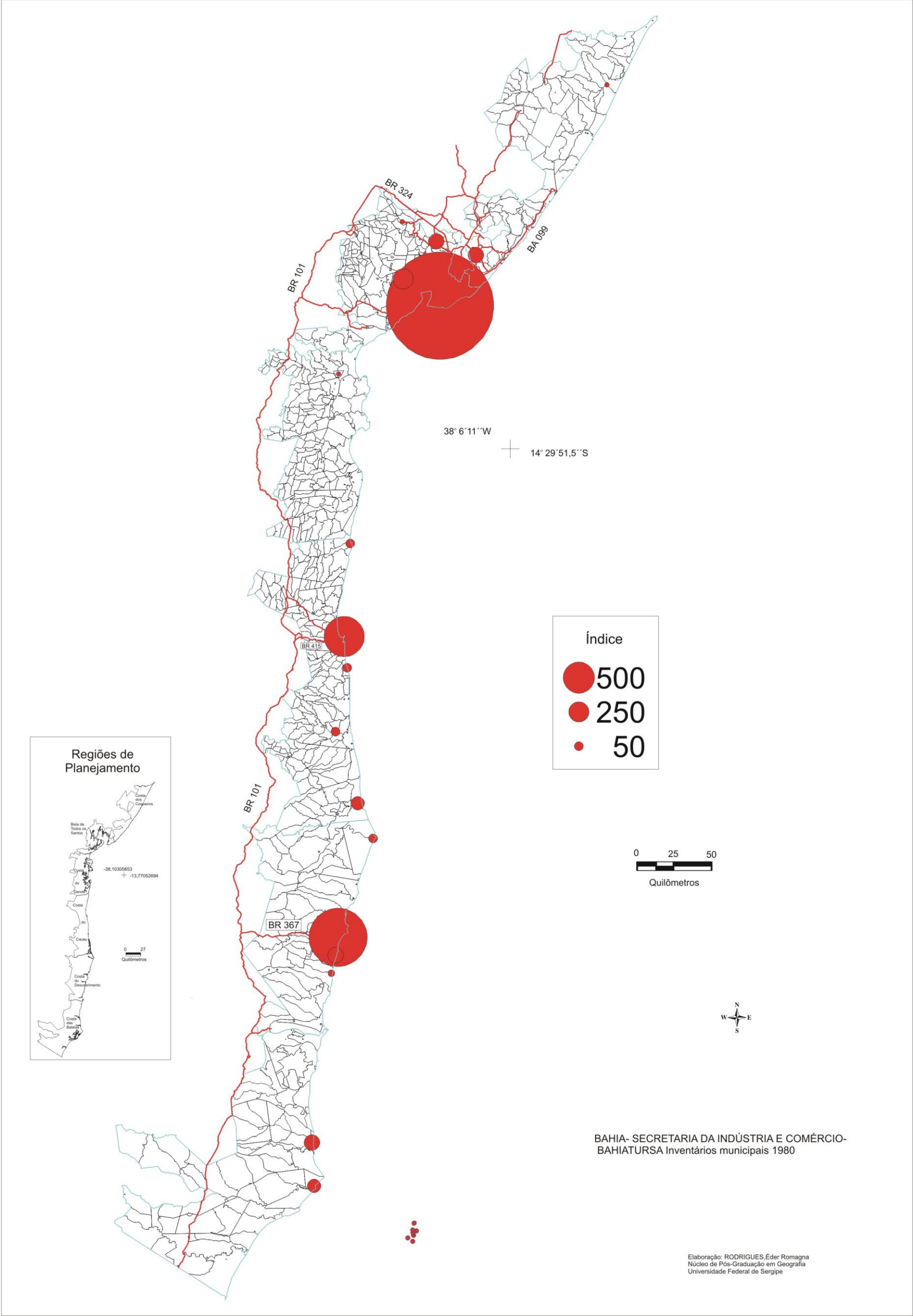


FIGURA 48 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Turística- 1980

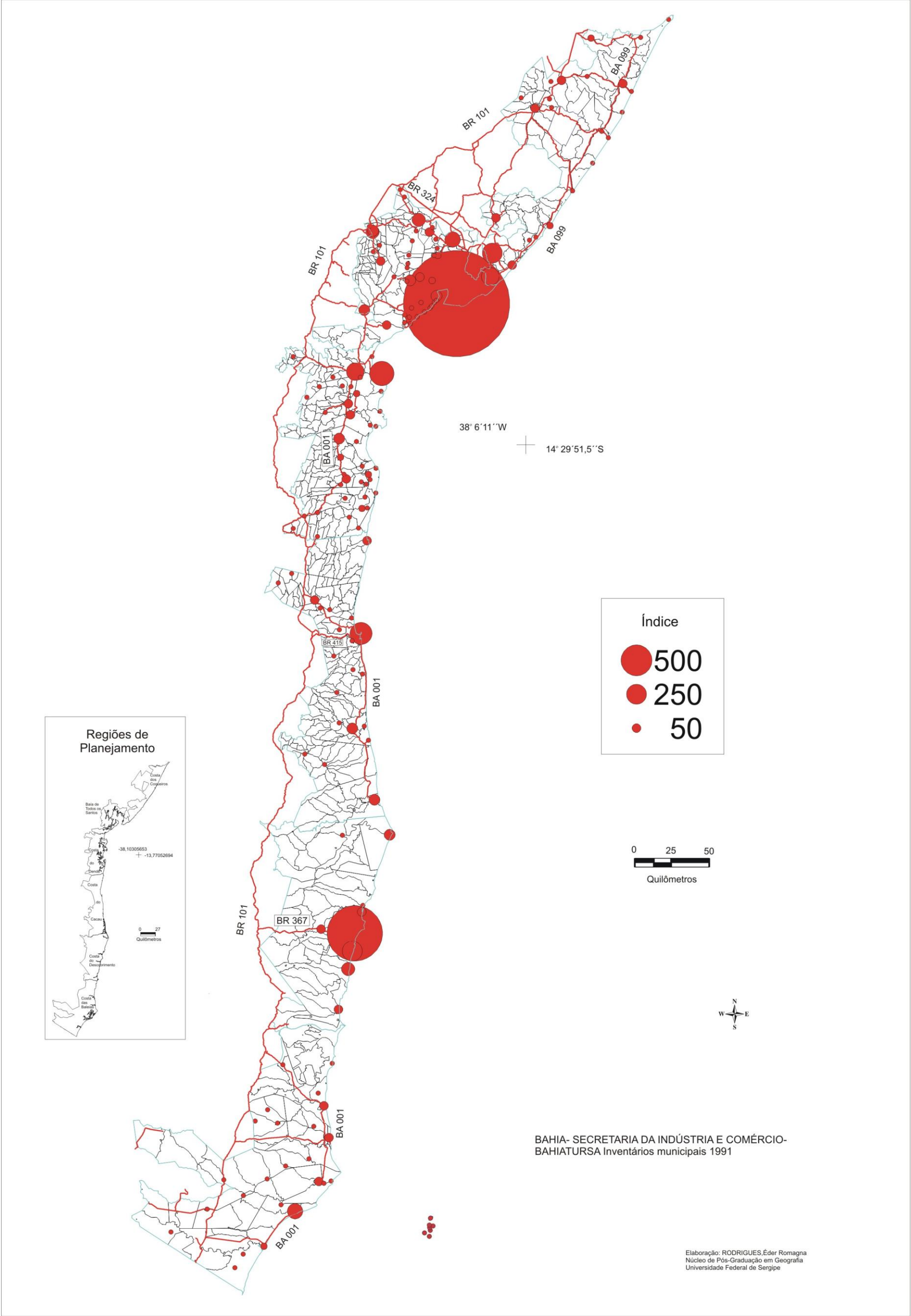


FIGURA 49 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Turística- 1990

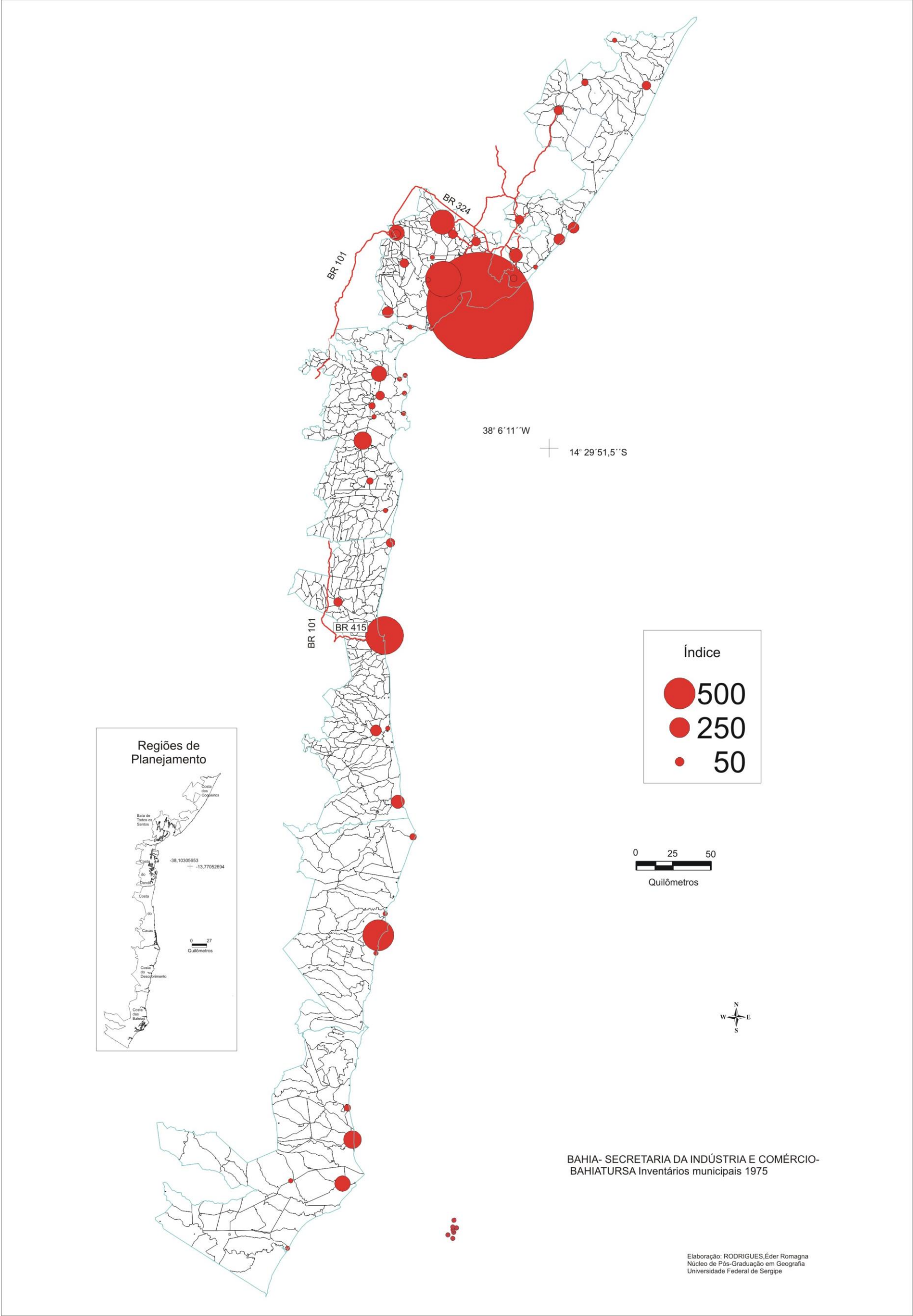


FIGURA 51 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral- 1970

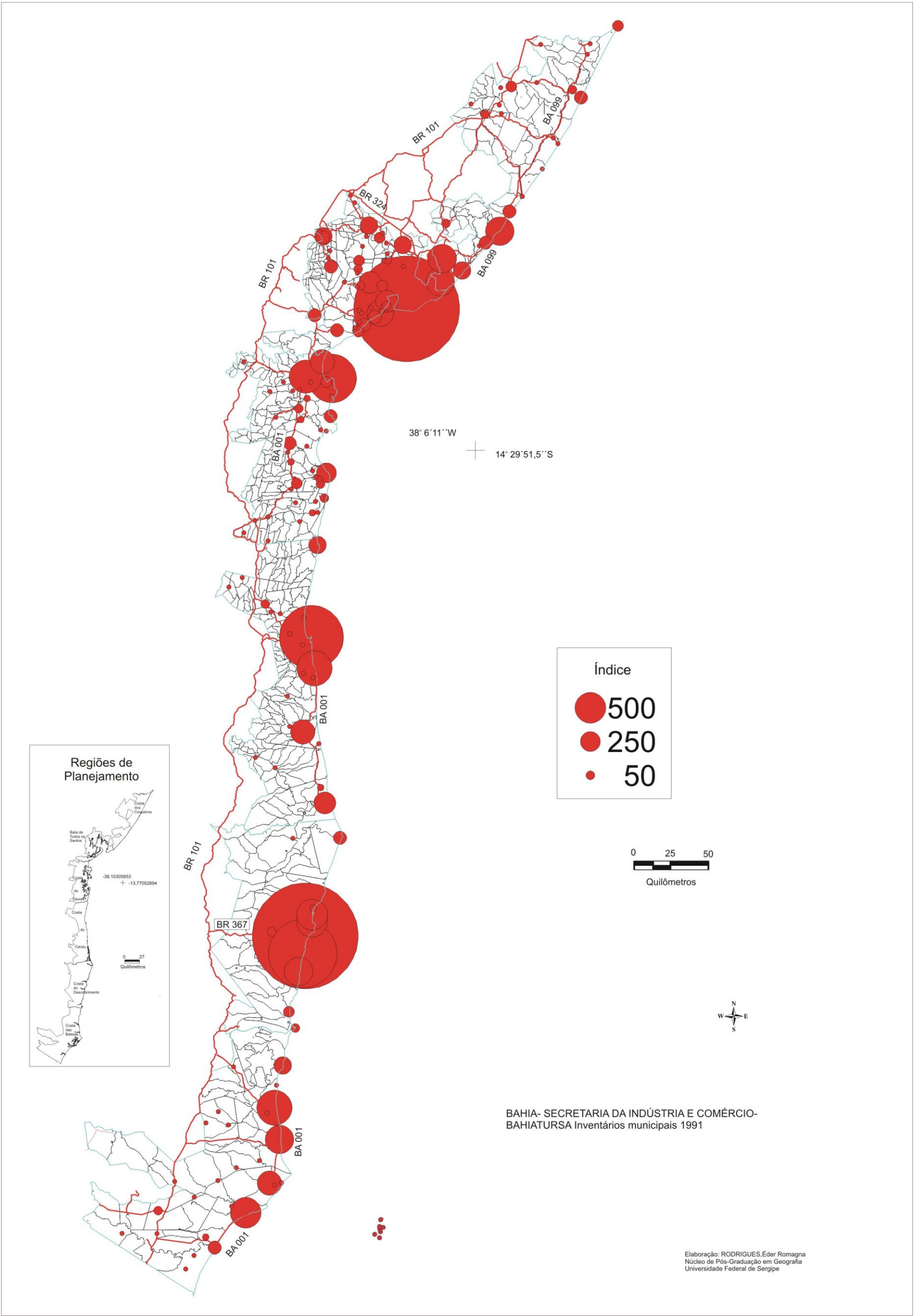


FIGURA 53– Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral- 1990

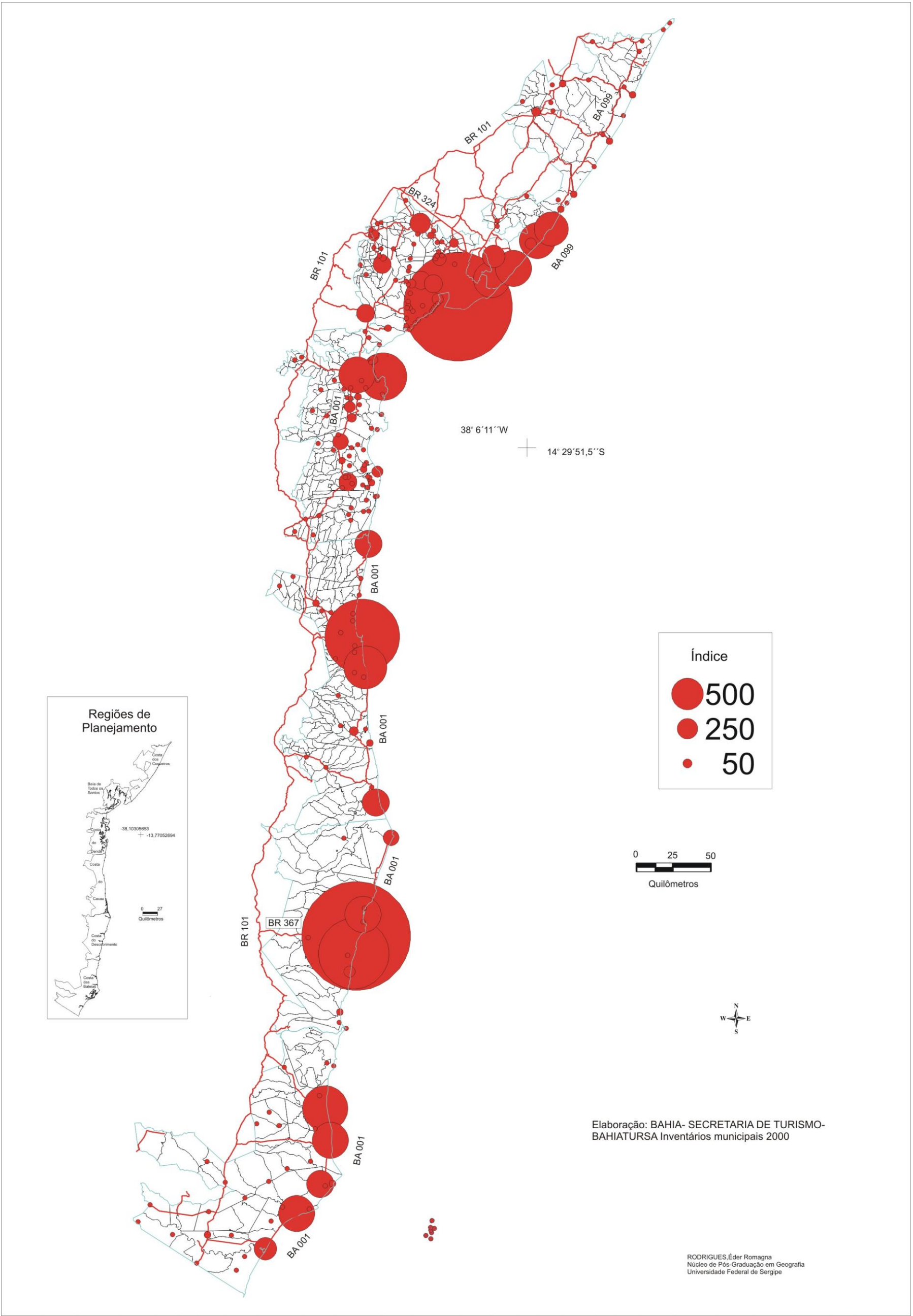


FIGURA 54 – Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral- 2000

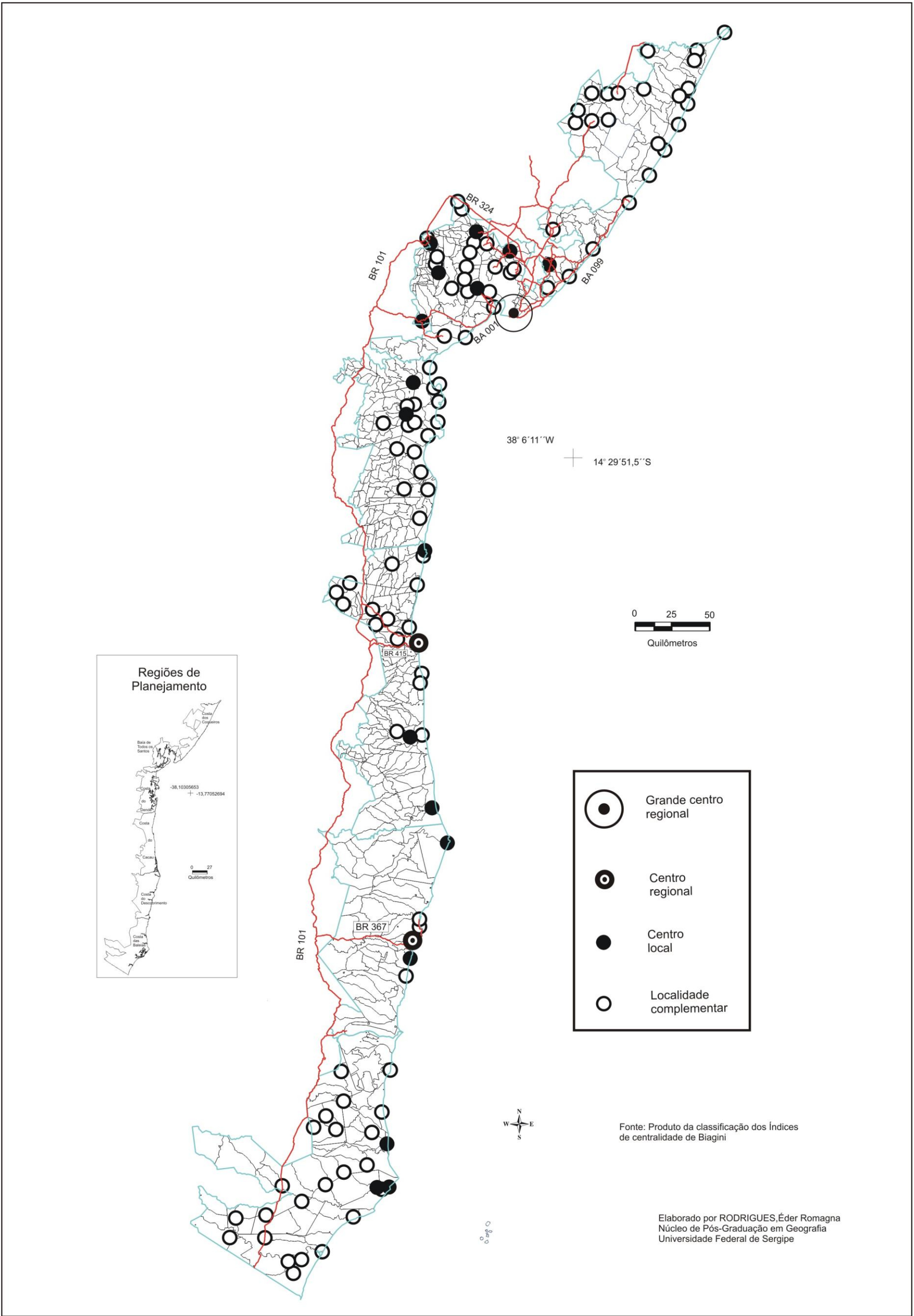


FIGURA 56– Classificação dos Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral – 1980

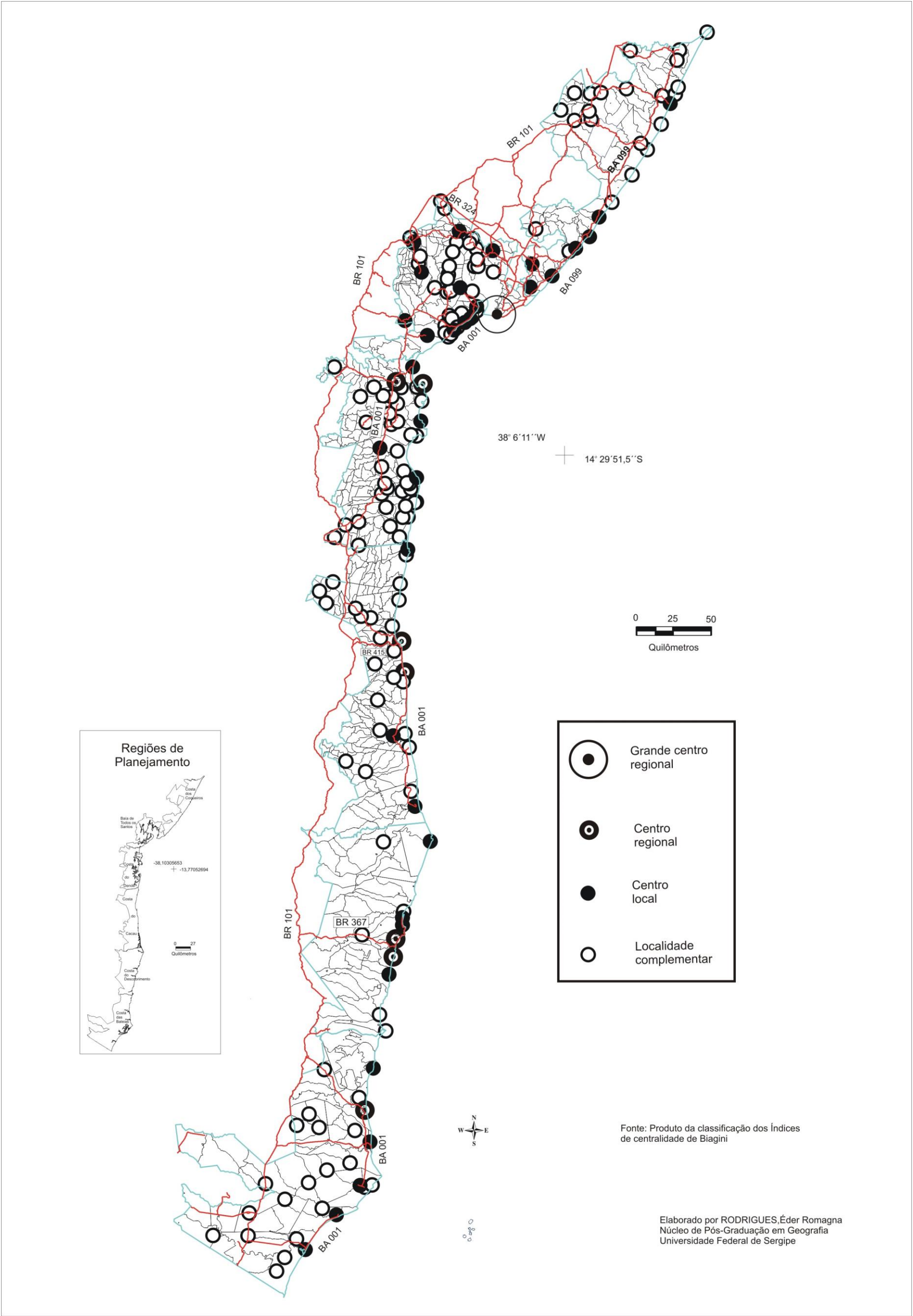


FIGURA 57 – Classificação dos Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral - 1990

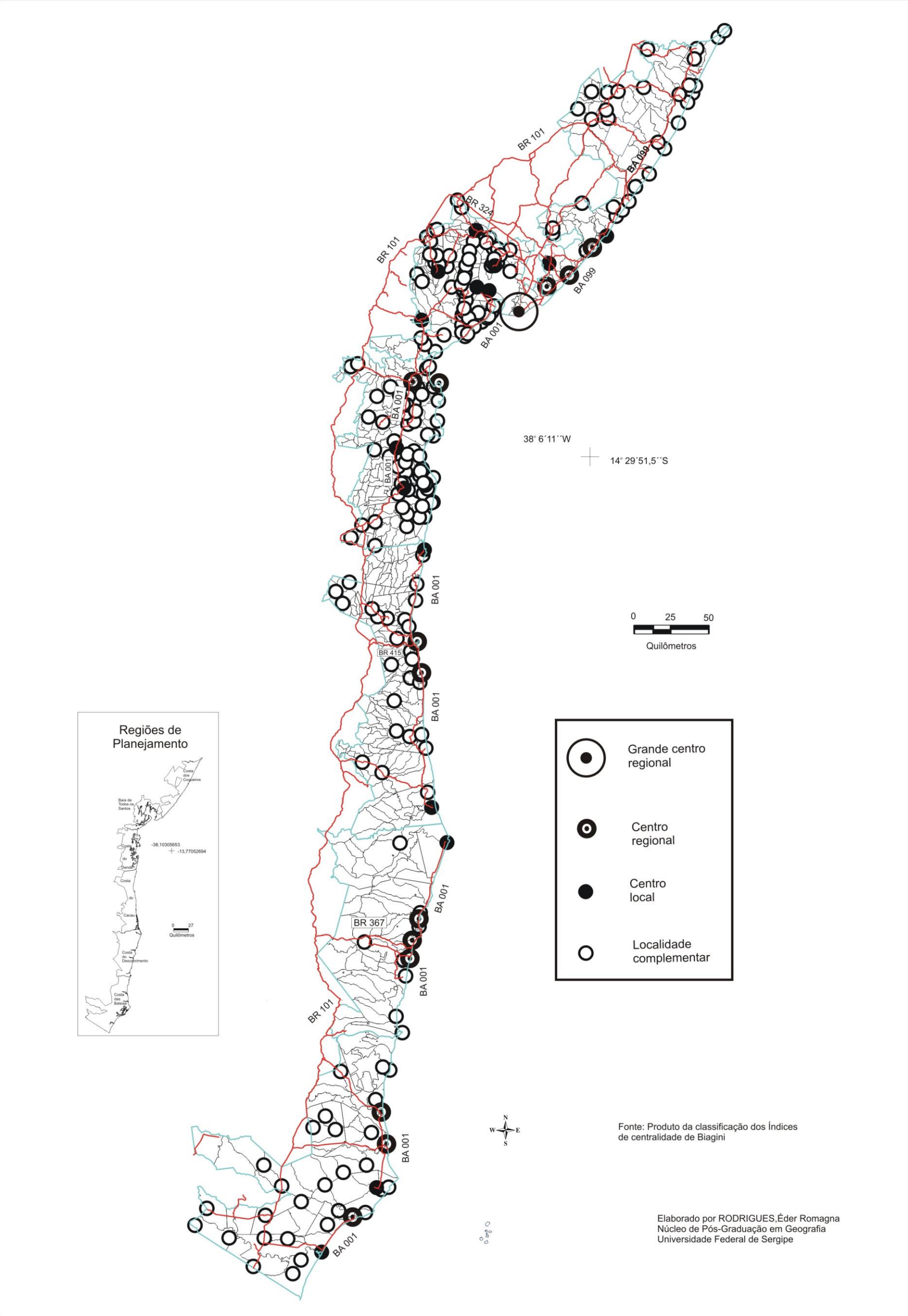


FIGURA 58 – Classificação dos Índices de Centralidade Turística de Infra-estrutura Geral - 2000